Die

Verfassung und Verwaltung

des

Preußischen Staates;

eine

systematisch geordnete Sammlung aller auf dieselben Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der in der Gesetz-sammlung für die Preußischen Staaten, in den von Kamptzschen Annalen für die innere Staatsverwaltung, und in deren Fortsetzungen durch die Ministerial-Blätter enthaltenen Verordnungen und Reskripte, in ihrem organischen Zusammenhange mit der früheren Gesetzgebung,

dargestellt

unter Benutzung der Archive der Ministerien des Innern, der Finanzen, der Justiz, der Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten, des Königl. Hauses, und der Hauptverwaltung der Staatsschulden,

von

Ludwig von Rönne,
Kammergerichts-Rathe.

Einundzwanzigste u. zweiundzwanzigste Lieferung.

Die Wege-Polizei und das Wege-Recht.

Breslau,
bei Georg Philipp Aderholz.

1852.

Die

Verfassung und Verwaltung

des

Preußischen Staates;

eine

systematisch geordnete Sammlung aller auf dieselben Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der in der Gesetzsammlung für die Preußischen Staaten, in den von Kamptzschen Annalen für die innere Staatsverwaltung, und in deren Fortsetzungen durch die Ministerial-Blätter enthaltenen Verordnungen und Reskripte, in ihrem organischen Zusammenhange mit der früheren Gesetzgebung,

dargestellt

unter Benutzung der Archive der Ministerien des Innern, der Finanzen, der Justiz, der Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten, des Königl. Hauses, und der Hauptverwaltung der Staatsschulden,

von

Ludwig von Rönne,
Kammergerichts-Rathe.

Sechster Theil.

Das Polizei-Wesen.

Vierter Band.

Das Bau- und Wege-Wesen des Preußischen Staates.

Zweite Abtheilung,

Die Wege-Polizei.

Breslau,
bei Georg Philipp Aderholz.

1852.

Die

Wege-Polizei und das Wege-Recht

des

Preußischen Staates;

eine

systematisch geordnete Sammlung aller auf dieselben Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der in der Gesetz-sammlung für die Preußischen Staaten, in den von Kamptzschen Annalen für die innere Staatsverwaltung, und in deren Fortsetzungen durch die Ministerial-Blätter enthaltenen Verordnungen und Reskripte, in ihrem organischen Zusammenhange mit der früheren Gesetzgebung,

dargestellt

unter Benutzung der Archive der Königlichen Ministerien

von

Ludwig von Rönne,
Kammer-Gerichts-Rathe.

Breslau,
bei Georg Philipp Aderholz.

1852.

Vorwort.

Die Wege-Bauten bilden, wie bereits in dem Vorworte zur „Bau-Polizei des Preußischen Staates"[1]) bemerkt worden, eine der wichtigsten Gattungen der öffentlichen Bauten. Die Darstellung der darauf bezüglichen umfangreichen Gesetzgebung ist deshalb einem besonderen Theile des Werkes: „Die Verfassung und Verwaltung des Preußischen Staates" vorbehalten worden. Nur der Umstand, daß zur Zeit des Erscheinens der „Bau-Polizei" die Publikation einer „allgemeinen Wege-Ordnung" als nahe bevorstehend angesehen werden durfte, war der Grund, weshalb die Bearbeitung der „Wege-Polizei" einstweilen ausgesetzt blieb[2]). Jene Erwartung hat sich bis jetzt nicht bestätiget, und deshalb erschien es angemessen, nunmehr die vorliegende, seit längerer Zeit vorbereitete, Arbeit zu veröffentlichen.

Ausgehend von der allgemeinsten Eintheilung der Wege in öffentliche und Privat-Wege, zerfällt das Werk in zwei Haupt-Theile. Der erste Theil, welcher von den öffentlichen Wegen handelt, legt die Unterscheidung nach der Qualität derselben zum Grunde und enthält deshalb drei Abtheilungen. Die erste Abtheilung stellt die Gesetzgebung über die Eisenbahnen dar; die zweite diejenige über die chaussirten Wege oder Kunststraßen; die dritte endlich handelt von den nicht chaussirten oder gewöhnlichen Wegen.

---

[1]) Die Abtheilung: „die Bau-Polizei des Preuß. Staates" ist im Jahre 1846 in Breslau bei G. Ph. Aderholz, und ein Supplement-Heft dazu ebendas. 1852 erschienen.

[2]) Vergl. das Vorwort zur „Bau-Polizei", S. VI. Note 1.

Auch die gegenwärtige Schrift schließt sich als ein Theil des größeren, die Verfassung und Verwaltung des Preußischen Staates betreffenden, Werkes, in Zweck und Plan den früher erschienenen Theilen desselben überall an, weshalb auf dasjenige hingewiesen werden darf, was darüber in dem Vorworte zum „Polizei-Wesen des Preußischen Staates" bemerkt worden ist. Sie bildet die zweite Abtheilung des „das Bau- und Wege-Wesen des Preußischen Staates" umfassenden Theiles jenes größeren Werkes.

Auch für den vorliegenden Theil der Verfassung und Verwaltung des Preußischen Staates wurde davon ausgegangen, daß die betreffende Gesetzgebung nebst den darauf bezüglichen Anordnungen der Verwaltungs-Behörden vollständig und systematisch darzustellen und aus der geschichtlichen Grundlage zu entwickeln.

Wie für die Bau-Polizei, so war auch hier die Benutzung der Ministerial-Akten von Wichtigkeit. Sie ist dem Verfasser, wie derselbe hiermit dankbar anerkennt, von den früheren Cheffs der betreffenden hohen Ministerien ohne Einschränkung gestattet[1]) und hiervon bereits vor der durch die Ereignisse des Jahres 1848 veranlaßten Unterbrechung des Unternehmens der erforderlich scheinende Gebrauch gemacht worden. Als indeß der Verfasser, gestützt auf jene ihm ertheilte Genehmigung, in neuester Zeit die nochmalige Einsicht der Materialien über den Entwurf der allgemeinen Wege-Ordnung nachsuchte, wurde ihm solche von dem gegenwärtigen Cheff des Königl. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Herrn von der Heydt, verweigert. Der betreffende an den Verfasser gerichtete Erlaß lautet wörtlich, wie folgt:

Ew. Hochwohlgeboren Antrage vom 2ten d. M., Ihnen die Einsicht der Akten des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, betreffend die Abfassung einer allgemeinen Wege-Ordnung zu gestatten, vermag ich nicht zu entsprechen, da ich diejenigen in den Ministerial-Akten verhandelten Gegenstände, deren allgemeines Bekanntwerden angemessen erscheint, selbst zur Veröffentlichung bringen lasse.

Berlin, den 20. Mai 1852.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
von der Heydt.

---

[1]) Die Genehmigung ist von dem damaligen Cheff des Finanz-Ministeriums mittelst Reskripts vom 13. Mai 1843 (IV. 5585.) und von dem damaligen Cheff des Ministeriums des Königl. Hauses mittelst Reskripts vom 28. Juni 1845 (No. 557. M. S.) ertheilt worden.

Da der Verfasser bereits vor dem Erlaß dieser Verfügung einen im Wesentlichen genügenden Gebrauch von der ihm Seitens der früheren Cheffs der betreffenden Ministerien in wahrhaft liberaler Weise gestatteten Erlaubniß zur Benutzung der amtlichen Quellen gemacht hatte, so konnte zwar durch die jetzt für einen einzelnen Fall eingetretene Versagung der Benutzung ein erheblicher Nachtheil für das Unternehmen nicht mehr herbeigeführt werden; indeß erachtete der Verfasser sich dennoch für verpflichtet, das Publikum, welches dem Werke über die Verfassung und Verwaltung des Preußischen Staates seine wohlwollende Theilnahme zugewandt hat, von dem mitgetheilten Sachverhältnisse in Kenntniß zu setzen, indem er, auf jede Kritik der mitgetheilten Thatsache seinerseits Verzicht leistend, es für genügend hält, solche dem öffentlichen Urtheile anheim zu geben.

Es sei daher nur noch die Bemerkung gestattet, daß die gegenwärtige Arbeit, ebenso, wie die früher erschienenen Theile des Werkes, die Ueberzeugung gewähren dürfte, daß die dabei benutzten Ministerial-Akten ein nützliches und interessantes, bis jetzt anderweitig nicht veröffentlichtes, Material, sowohl zur Vervollständigung der den Gegenstand betreffenden Verwaltungs-Vorschriften, als auch in historischer Beziehung, geliefert haben.

Zur Erleichterung des Gebrauches ist dem vorliegenden Bande, wie den früheren, außer der vorangestellten Inhalts-Uebersicht, ein chronologisches und sachliches Register beigefügt worden.

Berlin, im September 1852.

von Rönne.

Uebersicht des Inhaltes.

Erklärung der Abkürzungen.

Ann.	bedeutet:	v. Kamptz Annalen für die innere Staatsverwaltung.
A. L. R.	—	Allgemeines Landrecht.
A. G. O.	—	Allgemeine Gerichtsordnung.
Anh. z.	—	Anhang zum (zur).
Anl.	—	Anlage.
Abschn.	—	Abschnitt.
Abth.	—	Abtheilung.
Amtsbl.	—	Amtsblatt.
Aug.	—	August.
Bd.	—	Band.
Ber.	—	Bericht.
betr.	—	betreffend.
C.	—	Cirkular.
C. R.	—	Cirkular-Reskript.
C. V.	—	Cirkular-Verordnung.
Centralbl.	—	Centralblatt für Preuß. Juristen von Rauer.
Centralbl. d. Fin. Min.	—	Centralblatt des Finanz-Ministeriums.
Cr. O.	—	Criminal-Ordnung für die Preuß. Staaten.
Dec.	—	December.
Depart.	—	Departement.
Ed.	—	Edikt.
E. E.	—	Ew. Excellenz.
erg.	—	ergebenst.
Ergänzungen	—	Ergänzungen der Preuß. Rechtsbücher durch Gesetzgebung und Wissenschaft, 2te Ausg., von Gräff, von Rönne und Simon.
Ew.	—	Ew. Wohlgeboren 2c. 2c.
Febr.	—	Februar.
Fin. Min.	—	Finanz-Ministerium.
G.	—	Gesetz.
G. S.	—	Gesetz-Sammlung für die Pr. Staaten.
geh.	—	gehorsamst.
Gräff	—	Gräff's Sammlung der Verordnungen, welche in den v. Kamptzschen Jahrbüchern für Preuß. Gesetzgebung enthalten sind.
H.	—	Herr.
Hyp. O.	—	Hypotheken-Ordnung.
Jahrb.	—	v. Kamptz Jahrbücher für die Preuß. Gesetzgebung.
Jur. W.	—	Juristische Wochenschrift, von Hinschius, demnächst Temme, jetzt Arndt.
Just. Min. Bl.	—	Justizministerialblatt.
K.	—	Königlich.
Kap.	—	Kapitel.
K. O.	—	Kabinets-Ordre.
L. u St. G.	—	Land und Stadt-Gericht.
Maj.	—	Majestät.
Min.	—	Ministerium.

Min. d. A. A.	bedeutet:	Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.
Min. d. Fin.	—	Ministerium der Finanzen.
Min. d. G., U. u. Med. Ang.	—	Ministerium der Geistlichen-, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten.
Min. der J.	—	Ministerium der Justiz.
Min. des Inn.	—	Ministerium des Innern.
Min. f. H. u. G.	—	Ministerium für Handel und Gewerbe.
Min. d. Kr.	—	Ministerium des Krieges.
Min. d. Pol.	—	Ministerium der Polizei.
Min. Bl.	—	Ministerial-Blatt für die innere Verwaltung.
Nov.	—	November.
Okt.	—	Oktober.
O. L. G.	—	Oberlandesgericht.
Ob. Präs.	—	Ober-Präsident (Ober-Präsidium).
Pat.	—	Patent.
Pr.	—	Preußisch.
Publik.	—	Publikandum.
R.	—	Reskript.
Rabe	—	Rabe's Sammlung Preuß. Gesetze und Verordnungen ꝛc.
Reg.	—	Regierung.
Regl.	—	Reglement.
rev. St. O.	—	revidirte Städte-Ordnung.
v. Rönne u. Simon Polizei	—	deren Polizeiwesen des Preußischen Staates.
S.	—	Seite.
Schr.	—	Schreiben.
Sept.	—	September.
St. O.	—	Städte-Ordnung.
Thl.	—	Theil.
Tit.	—	Titel.
unterz.	—	unterzeichnete (tes).
V.	—	Verordnung.
Verf.	—	Verfügung.

Einleitung[1]).

Zu den wichtigsten Beförderungsmitteln eines lebhaften Verkehrs, insbesondere aber des Handels und der Gewerbe, gehören diejenigen Anstalten, welche die Kommunikation erleichtern. Unter diesen sind für den Verkehr im Innern der Länder gute und sichere, nach allen wichtigeren Punkten sich verzweigende Straßen am unentbehrlichsten. Das Bedürfniß derselben beruht indeß nicht allein auf national-ökonomischen Rücksichten, sondern sie sind auch die Bedingung gebildeten Lebens; es gewähren ihr Vorhandensein in mehr oder minder genügendem Maaße und ihre Beschaffenheit den Maaßstab, nicht allein für die Gewerbe- und Handels-Thätigkeit eines Landes, sondern auch von dem materiellen und geistigen Zustande eines Volkes. Sie sind überdies von der erheblichsten Wichtigkeit für die Regierung des Staates, welche ihrer nothwendig bedarf in administrativer, wie insbesondere auch in militärischer Beziehung.

Ihrer Natur nach zerfallen alle Verkehrs-Straßen in die beiden Gattungen der Land-Straßen und Wasser-Straßen. Die Wege-Polizei im engeren Sinne hat nur jene zum Gegenstande.

Es hat nun die große Wichtigkeit der Wege für das öffentliche Wohl frühzeitig Veranlassung gegeben, für den Staat ein Recht der Oberherrschaft über alle im Staatsgebiete befindliche Wege in Anspruch zu nehmen und hieraus hat sich das Wege- oder Straßen-Regal (jus viarum regium sublime) gebildet. Dieses besteht in dem Rechte der Oberherrschaft über alle Wege im Staatsgebiete, namentlich dem Rechte der höchsten Aufsicht, der Gesetzgebung, der Gerichtsbarkeit und der Polizei. Dasselbe erstreckt sich nach der Theorie des gemeinen Rechts, wie solche, auf historischem Wege gebildet, zur Zeit der Redaktion des Preußischen Allgemeinen Land-Rechts galt, nur auf Land- und Heerstraßen, und begreift das Recht, Wegegelder zu deren Unterhaltung zu erheben, so wie das Geleitsrecht[2]) in sich. Dagegen gehört die eigentliche Zollgerechtigkeit[3]) nicht dazu.

---

[1]) In Betreff des Begriffs und Zweckes der Wege-Polizei im Allgemeinen, so wie Hinsichts der Quellen derselben wird auf die Einleitung zur Bau-Polizei (Thl. VI. Bd. 4. Abthl. I. des Werkes) verwiesen.

[2]) Das Geleitsrecht (jus conducendi) besteht in der Befugniß, den Reisenden und dem Waaren-Transporte auf der Geleitestraße gegen eine Abgabe (Geleitegeld) Sicherheit zu verschaffen. (Fischer's Geschichte des teutschen Handels, II. 6., desselben Kameral- und Polizeirechte, Bd. 2. S. 438., Runde Deutsches Privatrecht, 8. Aufl. §. 130. S. 130.) Dies Recht hatte nur im Mittelalter, wo die Wege durch das Faustrecht unsicher gemacht wurden, eine Bedeutung und ist in den meisten Ländern, namentlich aber im Preußischen Staate, gänzlich abgeschafft.

[3]) Der eigentliche Zoll wird von Sachen und Waaren; Brücken-, Fähr- und

Wenn man die Wege nach ihrem Zwecke, als Kommunikations-Anstalten, betrachtet, so theilen sie sich in öffentliche und Privat-Wege, je nachdem sie dem freien Verkehre des Publikums oder nur dem Gebrauche besonders dazu berechtigter Personen gewidmet sind. Die Privat-Wege aber sind entweder nur zum Gebrauche einzelner Personen (Privat-Wege im engsten Sinne) oder zur Kommunikation einer Gemeinde in sich selbst (als Feld-, Holz- oder andere dergleichen Neben-Wege, — Privat-Gemeinde-Wege) bestimmt.

Die Gesetzgebung hat indeß den nächsten Grund zur Eintheilung der verschiedenen Arten der Wege nicht von derem Zwecke entnommen, sondern von dem Eigenthume und der hiermit im Zusammenhange stehenden Verpflichtung zur Unterhaltung derselben. Die Wege werden nach dem gemeinen Deutschen Rechte eingetheilt in Land- oder Heerstraßen, Gemeinde-Wege und Privat-Wege.

Die ersteren gehören zum Staats-Eigenthume und ihre Unterhaltung ist eine gemeine Landeslast, wobei die zu Landes-Frohnden verpflichteten Unterthanen unentgeldlich mit Hand- und Spanndiensten kontribuiren müssen. Die zweiten sind ein Gemeindegut und ihre Anlegung und Erhaltung ist eine Gemeindelast; die letzteren gehören zum Privatvermögen und sind der freien Verfügung der betreffenden Interessenten unterworfen.

Dieser Theorie hat sich das Preußische Allgemeine Land-Recht im Wesentlichen angeschlossen. Dasselbe handelt von den Land- oder Heerstraßen, ausgehend von deren Regalität, im Tit. 15. Thl. II. Abschn. I. unter den Rechten und Regalien des Staats, von den Gemeinde-Wegen in Thl. II. Tit. 7. (§. 37. Nr. 1., §§. 38—43.) unter den Rechtsverhältnissen der Landgemeinden[1]); endlich von den Privat-Wegen in Thl. I. Tit. 22. (§§. 63—79.) unter den Grundgerechtigkeiten.

Auch der Code Napoléon erklärt die auf Kosten des Staats zu unterhaltenden Wege und Landstraßen für Staats-Eigenthum (Art. 538.) und faßt gleichfalls die bloßen Privat-Wege als Grundgerechtigkeiten (Servituten auf. (Art. 639, 652, 690 ff.)

Es ergiebt sich hieraus als die allgemeinste Eintheilung sämmtlicher Wege diejenige in öffentliche und Privat-Wege (im engeren Sinne). Jene — die öffentlichen Wege — bilden eine der wichtigsten Abtheilungen der öffentlichen Bauten[2]).

Auf die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege ist hiernächst ihre äußere Beschaffenheit von Einfluß. Sie lassen sich in natürliche und künstliche eintheilen, und letztere zerfallen wiederum in zwei Kathegorien, nämlich Damm- und Kunst-Straßen und Schienen-Wege. Die Gesetzgebung ist daher eine verschiedene für die Eisenbahnen, für die Chausseen oder Kunst-Straßen, und für die nicht chaussirten (gewöhnlichen oder natürlichen) Wege.

Erst in der neueren Zeit hat man den großen Werth guter Straßen vollständig erkannt und gewürdiget. Obgleich sich die Regierungen schon früher

---

Wege-Geld aber nur von den Personen, dem Viehe und den Fuhrwerken, welche die Brücke, die Fähre, oder den Weg passiren, entrichtet. (A. L. R. Thl. II. Tit. 15. §. 89.)

[1]) Ueber die städtischen Gemeindewege und über die Kommunikationswege auf den Territorien der nicht im Gemeindeverbande stehenden Rittergüter enthält das A. L. R. gar keine Bestimmungen.

[2]) Vergl. die Einleitung zur Bau-Polizei S. 3 und 4.

mit dem Gegenstande beschäftigten, so wurde doch nur wenig dafür gethan. Man beschränkte sich auf die gelegentliche Besserung der alten, von der Vorzeit überkommenen Straßenzüge, und überließ die Kommunal-Wege der Sorge der anliegenden Gemeinden, welche sich wenig darum bekümmerten. Dies ist noch gegenwärtig der Zustand der Dinge in mehreren europäischen Staaten; so in Spanien, Portugal, Sicilien, Neapel, Sardinien und dem Kirchen-Staate. Dagegen hat man in weiter vorgeschrittenen Ländern seit längerer Zeit eine stets fortschreitende Sorge auf die Erbauung guter Landstraßen gewendet und insbesondere die für den Verkehr vorzugsweise wichtigen Straßenzüge in chaussirte verwandelt, in welcher Beziehung Deutschland kaum hinter England und Belgien zurückgeblieben ist. Bei weitem die wichtigste Verbesserung auf diesem Gebiete aber ist seit der Erfindung der Eisenbahnen eingetreten und auch Deutschland, insbesondere auch Preußen, besitzt ein fast vollendetes System von Schienen-Wegen, welche die wichtigsten Punkte in zweckmäßige Verbindung setzen.

Die Darstellung der Gesetzgebung und der Verwaltungs-Vorschriften, welche das Wege-Recht und die Wege-Polizei betreffen, zerfällt in zwei Haupt-Theile, deren erster die öffentlichen Wege, der zweite dagegen die Privat-Wege umfaßt. Für den ersten Haupt-Theil aber bilden sich nach der Qualität der öffentlichen Wege drei verschiedene Abtheilungen, nämlich erstlich von den Eisenbahnen, zweitens von den Kunst-Straßen oder Chausseen, und drittens von den nicht kunstmäßig gebauten Wegen[1]).

[1]) Vergl. das Nähere zur Begründung dieser Eintheilung, und insbesondere über die geschichtliche Entwickelung der die einzelnen Gattungen der öffentlichen Wege betreffenden Gesetzgebung, in den Einleitungen zu den einzelnen Abtheilungen.

Erster Theil.

Von den öffentlichen Wegen.

Vorbemerkung.

Die öffentlichen Wegebauten bilden, wie bereits oben erwähnt, einen der wichtigsten Theile der öffentlichen Bauten überhaupt. Die betreffende Gesetzgebung schließt sich deshalb im Allgemeinen derjenigen des öffentlichen Bauwesens an [1]), und ist daher hinsichtlich des auf die Behörden und Beamten des Bau- und Wegewesens bezüglichen Theiles derselben lediglich auf die bereits in der Bau-Polizei [2]) gegebene Darstellung zu verweisen.

Im Uebrigen bilden sich für die Gesetzgebung, welche die öffentlichen Wege insbesondere betrifft, ausgehend von der verschiedenartigen Beschaffenheit derselben, drei Abtheilungen, nämlich von den Eisenbahnen, von den Kunststraßen oder Chausseen, und von den gewöhnlichen, nicht kunstmäßig gebauten (nicht chaussirten) Wegen.

Erste Abtheilung.

Von den Eisenbahnen.

Literatur.

Von der zahlreichen Literatur über Eisenbahnen sind namentlich folgende Werke vom staatswissenschaftlichen Standpunkte aus bemerkenswerth:

Gerstner, mémoire sur les grandes routes. Paris. 1827.

Simons et de Riddes, description de la route en Fev d'Anvers à Cologne. Ed. 2. Brux. 1833.

Lamé, Clapeyron et Flachat, vues sur les travaux publics. Paris.

Fairbairn, political economy of railronds. London. 1836.

Seguin, de l'influence des chemins de fer. Lieg. 1839.

---

[1]) Vergl. die Einleitung zur Bau-Polizei, S. 3 und 4.

[2]) Vergl. die Bau-Polizei, Thl. I. Abthl. 1, S. 15—203.

Nothomb, les travaux publics en Belgique. Ed. 2. Brux. 1840.
Oeynhausen und Dechen, über Schienenwege in England. Berlin. 1829.
v. Bader, über die Vortheile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen und Wagen. München. 1826.
A. Kühne, über die Anlegung und Konstruktion der verschiedenen Arten von Eisenbahnen. Quedlinburg und Leipzig. 1834.
Hartmann, praktisches Handbuch über die Anlage von Eisenbahnen. Augsburg. 1837.
M. Mohl, Eisenbahnen und Postmonopol. Stuttgart. 1843.
Klemm, die Eisenbahnen nach Anlage, Bau und Betrieb. Nürnberg. 1844.
Dr. Fr. W. Frhr. v. Reden, die Eisenbahnen in Europa und Amerika. Statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zur Staatsgewalt, sowie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen. 2 Bände. Berlin. 1843—1845. 8. (Die Abthl. 2 des Bd. 2 enthält die Preußischen Eisenbahnen.)
L. Camphausen, Versuch eines Beitrages zur Eisenbahn-Gesetzgebung. 8. Köln. 1828.
D. Hansemann, die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältniß zum Staate. 8. Leipzig und Halle. 1837.
Desselben, Kritik des Preuß. Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Nov. 1838. 8. Aachen und Leipzig. 1841.
Derselbe, über die Ausführung des Preußischen Eisenbahn-Systems. 8. Berlin. 1843.

Zusammenstellungen der Preuß. Eisenbahn-Gesetzgebung sind in folgenden Werken enthalten:

Preußens Eisenbahn-Gesetzgebung. 8. Glogau. 1844.
G. M. Kletke, die Preuß. Eisenbahnen. Eine systematisch geordnete Sammlung aller auf die Etablirung von Eisenbahnen in Preuß. Staaten Bezug habenden gesetzlichen Verordnungen, so wie sämmtlicher Statuten der bereits Allerhöchst bestätigten Eisenbahn-Gesellschaften. 2 Abtheil. 8. Berlin. 1844—1846.
W. Westermann, Handbuch der Preuß. Aktien- und Eisenbahn-Gesetzgebung. Mit besonderer Rücksicht auf das Aktien-, Grunderwerbungs- und Hypothekenwesen der Eisenbahn-Gesellschaften. 8. Leipzig. 1846.

Einleitung.

Die Nothwendigkeit eines vollständigen Eisenbahnnetzes für den Preuß. Staat, in kommerzieller und industrieller, wie in politischer Beziehung, ist zu keiner Zeit in Zweifel gezogen, sondern stets von der öffentlichen Meinung, wie auch von der Königlichen Staatsregierung anerkannt worden. Dagegen hatte die letztere ursprünglich den Grundsatz angenommen, daß die Erbauung der Eisenbahnen ganz der Privat-Industrie zu überlassen und nicht für Rechnung des Staates zu übernehmen sei. Die ersten Eisenbahn-Anlagen im Preuß. Staate sind daher lediglich das Resultat von Privat-Unternehmungen gewesen, indem die Staatsregierung, abgesehen von der indirekten Förderung der verschiedenen, von ihr als zweckmäßig erkannten Eisenbahnlinien, insbesondere durch Uebernahme von Aktien Seitens der Königl. Seehandlung, nur Begünstigungen der Eisenbahn-Unternehmungen durch die Gesetzgebung eintreten ließ

Die Privat-Spekulation hatte nun von dem großen für erforderlich erachteten Eisenbahnnetze beträchtliche Strecken bereits gebaut oder doch in Angriff genommen; indeß stand nicht zu erwarten, daß das Werk ohne Hülfe des Staats vollständig ausgeführt werden würde, da in Betreff mancher Strecken die Rentabilität zweifelhaft erschien.

I. Das Einschreiten des Staates wurde daher als nothwendig anerkannt. Auch jetzt wählte indeß die Staatsregierung nicht den Weg des Baues auf Staatskosten, sondern entschloß sich nur zur Unterstützung der Ausführung durch die Geldkräfte des Staats. Im Oktober 1842 wurde, um die Ansichten des Landes hierüber, so wie über den beabsichtigten Abgaben-Erlaß, kennen zu lernen, ein Ausschuß sämmtlicher Provinzialstände nach Berlin zusammenberufen. Diesem wurde in einer umfassenden Denkschrift die Lage der Sache mitgetheilt und er wurde aufgefordert, sich gutachtlich über folgende Punkte zu erklären:

1. ob er die Ausführung eines so umfassenden Eisenbahn-Systems, wie es in seinen Grundzügen in der Denkschrift dargelegt worden, für ein wahres Bedürfniß des Landes anerkenne?
2. ob er es für nothwendig und zweckmäßig erachte, daß der Staat die Ausführung desselben durch Uebernahme einer Garantie der Zinsen des Anlage-Kapitals herbeizuführen suche?
3. ob er der Ansicht sei, daß die Uebernahme einer solchen Garantie auch in Verbindung mit dem dann nothwendigen Vorbehalte einer möglichen Wieder-Erhöhung des ermäßigten Salzpreises, im Allgemeinen den Wünschen des Landes entsprechen würde?

Die erste und die dritte dieser Fragen wurde fast einstimmig bejahet; in Betreff der zweiten Frage wurde von der Staats-Regierung entschieden erklärt, daß das Gouvernement entschlossen sei, für jetzt und für die nächste Zukunft Eisenbahnen für Rechnung der Staatskasse nicht zu bauen, worauf auch diese Frage (mit 83 gegen 14 Stimmen) bejahet wurde.

Die hierauf ergangene K. O. v. 22. Nov. 1842 wegen des verheißenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie, lautet dahin:

Nachdem, Meinen Anordnungen gemäß, das Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse über die Modalitäten des von Mir verheißenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staats-Mitteln eingeholt worden ist, bestimme Ich, auf den Bericht des Staats-Min. v. 17. d. M. Folgendes:

1) rc. rc.
2) Neben dem vorstehend bewilligten Steuer-Erlasse wünsche Ich dem Lande auch die Vortheile zu verschaffen, die, in mehrfacher Hinsicht, von einer Verbindung der Hauptstadt mit den Provinzen und der Provinzen unter einander vermittelst umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender, Eisenbahn-Anlagen erwartet werden dürfen. Ich bestimme daher in Uebereinstimmung mit dem Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse, daß die Ausführung solcher, von denselben für ein dringendes Bedürfniß erachteten Eisenbahn-Verbindungen durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und insbesondere auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Kapitalien mit Kraft und Nachdruck befördert werden soll, und will darüber von Ihnen, dem Finanzminister, baldmöglichst nähere Anträge erwarten. rc. rc.

rc. Das Staats-Min. hat diese Ordre durch die G. S. zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Berlin, den 22. Nov. 1842.

Friedrich Wilhelm.

An
das Staats-Ministerium.

(G. S. 1842. S. 307.)

In Verfolg dieser Bestimmungen hat demnächst der Staat sich bei mehreren Eisenbahn-Gesellschaften, durch die ihm zu Gebote stehenden Mittel, und insbesondere auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Kapitalien betheiliget.

Dies ist bis jetzt bei folgenden Bahnen geschehen:

1) bei der Rheinischen Eisenbahn durch Gewährung einer Garantie für $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen des laut Privilegium v. 8. Sept. 1843 (G. S. 1843 S. 326.) von der Gesellschaft aufgenommenen Anlehns von 1,250,000 Rthlr. in Prioritäts-Obligationen;

2) bei der Ober-Schlesischen Eisenbahn durch Uebernahme von $\frac{1}{7}$ der im Jahre 1843, gemäß des durch die K. O. v. 11. Aug. 1843 bestätigten Nachtrags zum Statute (G. S. 1843. S. 310), Behufs Fortsetzung der Bahn von Oppeln bis zur Landesgränze im Betrage von 2,400,000 Rthlr. ausgegebenen Stamm-Aktien (Litt. B.), durch Gewährung einer Zins-Garantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für die Privat-Aktien dieser Emission und einer Zinsenpriorität zu Gunsten der früher Behufs des Baues der Breslau-Oppelner Bahnstrecke emittirten Aktien (Litt. A.) im Betrage von 1,429,700 Rthlr.;

3) bei der Nieder-Schlesisch-Märkischen Eisenbahn durch Uebernahme von $\frac{1}{7}$ des 10 Millionen Thaler betragenden Stamm-Aktien-Kapitals und Gewährung einer Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für die Privat-Stamm-Aktien, gemäß des durch die K. O. v. 27. Nov. 1843 bestätigten Statuts (G. S. 1843. S. 371);

4) bei der Köln-Mindener Eisenbahn durch Uebernahme von $\frac{1}{7}$ des 13 Millionen Thaler betragenden Stamm-Aktien-Kapitals und Gewährung einer Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für die Privat-Stamm-Aktien, in Gemäßheit des durch die K. O. v. 18. Dec. 1843 bestätigten Statuts (G. S. 1844. S. 21);

5) bei der Stargard-Posener Eisenbahn durch Uebernahme von $\frac{1}{7}$ des 5 Millionen Thaler betragenden Stamm-Aktien-Kapitals und Gewährung einer Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für die Privat-Stamm-Aktien, gemäß des durch die K. O. v. 4. März 1846 bestätigten Statuts (G. S. 1846. S. 89) und des durch Urkunde v. 8. März 1847 bestätigten Nachtrages zum Statut (G. S. 1847. S. 177);

6) bei der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn durch Gewährung einer Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für das gesammte Stamm-Aktien-Kapital von 4 Millionen Thaler, in Gemäßheit des Vertrages v. 29. Sept. 1849 nebst Bestätigungs-Urkunde vom 4. März 1850. (G. S. 1850. S. 151) und des G. v. 28. Febr. 1850. (G. S. 1850. S. 76);

7) bei der Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn durch Gewährung einer Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für das gesammte Stamm-Aktien-Kapital von 1,500,000 Rthlr., in Gemäßheit des Vertrages v. 26. Sept. 1849 nebst Bestätigungs-Urkunde v. 4. März 1850. (G. S. 1850. S. 151), des G. v. 28. Febr. 1850. (G. S. 1850. S. 76), und der Genehmigungs-Urkunde v. 16. Nov. 1850. (G. S. 1850. S. 508);

8) bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch Uebernahme von $\frac{1}{4}$ des 4 Millionen Thaler betragenden Stamm-Aktien-Kapitals und Gewährung einer Zinspriorität für die Privat-Aktien zum Satze von $3\frac{1}{2}$ Prozent auf eine gewisse Reihe von Jahren, in Gemäßheit des unterm 12. Juli 1844 bestätigten Statuts. (G. S. 1844. S. 315).

Außerdem ist bei der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft aus dem von König Friedrich Wilhelm III. zur Förderung einer Eisenbahn-Verbindung über Kassel nach den westlichen Provinzen ausgesetzten Legat von überhaupt

1 Million Thaler ein Aktien-Kapital von 810,000 Thlr. mit einer Zins-Priorität zum Satze von 3 Prozent für die Privat-Aktien auf eine gewisse Reihe von Jahren übernommen und der Köln-Minden-Thüringer-Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft[1]) aus demselben Legat der Rest mit 190,000 Thaler als ein zinsloser Beitrag bewilliget worden.

Rücksichtlich der Ober-Schlesischen, der Niederschlesisch-Märkischen, der Köln-Mindener und der Stargard-Posener Unternehmungen ist für den allmähligen Uebergang der Privat-Aktien und damit der Bahnen selbst in das Eigenthum des Staats in der Weise Fürsorge getroffen, daß die auf die Staats-Aktien-Antheile und auf die ausgeloosten Privat-Aktien fallenden $3\frac{1}{2}$ prozentigen Zinsen zur Amortisation der letzteren verwendet werden. Außerdem hat sich der Staat ein Drittel der über 5 Prozent hinausgehenden Dividende vorbehalten, welches ebenfalls zur Amortisation verwendet werden kann.

II. In neuester Zeit hat die Staats-Regierung, von den bis dahin befolgten Grundsätzen abweichend, die Ausführung mehrerer Eisenbahnen für Rechnung des Staats beschlossen. Es sind dies die Ostbahn, welche, vorläufig von dem Kreuzungspunkte der Ostbahn mit der Stargard-Posener Eisenbahn ab, in der Richtung über Bromberg, Dirschau, Marienburg, Elbing, Braunsberg nach Königsberg führen soll, mit einer Zweigbahn von Dirschau nach Danzig; die Westphälische Eisenbahn von der Kurhessischen Gränze bei Haueda über Warburg, Paderborn, Lippstadt, Soest nach Hamm; die Saarbrücker Bahn, und endlich die die Bahnhöfe von Berlin verbindende Schienenbahn.

Die betreffenden hierüber ergangenen Bestimmungen sind folgende:

1) Allerh. Erlaß v. 14. Juni 1848, betr. den Bau der Eisenbahn zwischen Berlin und der Provinz Preußen von dem Anschlußpunkte an der Stargard-Posener Eisenbahn unweit Driesen bis Dirschau.

Auf den Antrag des Staats-Min. v. 12. d. M. genehmige Ich, daß mit den Erdarbeiten für die beabsichtigte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und der Provinz Preußen von dem Anschlußpunkte an der Stargard-Posener Eisenbahn unweit Driesen anfangend, in der Richtung auf Bromberg, soweit als es zur Beschäftigung erwerbloser Arbeiter nothwendig wird, unverweilt vorgeschritten werde. Zugleich bestimme Ich, daß das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Ausführung dieser Bahn auf der Strecke von dem vorbezeichneten Anschlußpunkte unweit Driesen in der Richtung auf Bromberg und nordwestlich dieser Stadt vorüber nach Dirschau nach dem von dem Min. für H., G. u. öff. Arbeiten festzustellenden Bauplane erforderlich sind, so wie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 zur Anwendung kommen soll. Dieser Erlaß ist durch die G. S. bekannt zu machen. Sanssouci, den 14. Juni 1848.

Friedrich Wilhelm.

Camphausen. Hansemann. v. Patow.

An
das Staats-Ministerium.
(G. S. 1848. S. 154.)

2) Allerh. Erlaß v. 4. Mai 1849, betr. den Angriff der Arbeiten auf der Eisenbahnstrecke von Dirschau nach Danzig.

Auf Ihren Bericht v. 17. April d. J. genehmige Ich, mit Vorbehalt der Zustimmung der Kammern, daß mit den Erdarbeiten für die beabsichtigte Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, soweit als es zur Beschäftigung erwerbloser Arbeiter nothwendig wird, unverweilt vorgeschritten werde. Zugleich bestimme Ich, daß das Recht zur Expropriation der-

---

[1]) Die Köln-Minden-Thüringer-Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft, welche durch die Konzessions-Urkunde v. 4. Juli 1846 (G. S. 1846. S. 303) bestätiget worden, um eine Eisenbahn von der Kurfürstl. Hessischen Gränze über Paderborn nach Lippstadt zu erbauen, ist in Folge Beschlusses ihrer General-Versammlung v. 20. Sept. u. 2. Dec. 1848 wieder aufgelöst und dieser Beschluß mittelst Urkunde v. 7. Jan. 1850. (G. S. 1850. S. 65) landesherrlich genehmiget worden.

jenigen Grundstücke, welche zur Ausführung dieser Bahn nebst Zubehör nach dem von dem Min. für H., G. u. öffentl. A. festzustellenden Bauplane erforderlich sind, so wie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach den Bestimmungen des G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 zur Anwendung kommen soll.

Dieser Erlaß ist durch die G. S. bekannt zu machen.

Charlottenburg, den 4. Mai 1849. Friedrich Wilhelm.

An den Staats-Minister v. d. Heydt.

(G. S. 1849. S. 174.)

3) G. v. 7. Dec. 1849, betr. den Bau der Ostbahn, der Westphälischen und der Saarbrücker Eisenbahn, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel.

Wir Friedrich Wilhelm 2c. 2c. verordnen unter Zustimmung der Kammern, was folgt:

§. 1. Unser Minister für H., G. u. öffentl. A. ist ermächtigt:

1) den Bau der Eisenbahn nach Königsberg, welche den Namen »Ostbahn« führen soll, einschließlich der Brücken über die Weichsel und Nogat und der durch die Eisenbahn-Anlage bedingten Strom- und Deichregulirungen an diesen beiden Strömen, vorläufig von dem Kreuzungspunkte der Ostbahn mit der Stargard-Posener Eisenbahn ab, in der Richtung über Bromberg, Dirschau, Marienburg, Elbing, Braunsberg nach Königsberg mit einer Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, für Rechnung des Staates auszuführen [1]),

imgleichen

2) die Westphälische Eisenbahn von der Kurhessischen Gränze bei Haueda ab über Warburg, Paderborn, Lippstadt, Soest nach Hamm, für Rechnung des Staates zur Ausführung zu bringen, auch zu diesem Zwecke die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn nach Maaßgabe des unterm 23. Dec. 1848 mit dem Bevollmächtigten der Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages für den Staat zu erwerben [2]),

und

3) den Bau der Saarbrücker Bahn für Rechnung des Staates vollenden zu lassen [3]).

§. 2. Die zur Ausführung der drei gedachten Unternehmungen noch erforderlichen Geldmittel von überschläglich drei und dreißig Millionen Thalern sind aus den Beständen und der etatsmäßigen jährlichen Einnahme des Eisenbahnfonds, sowie aus sonstigen noch vorhandenen Beständen, welche den Kammern zur Verwendung für diesen Zweck in Vorschlag zu bringen sind, und den etwaigen künftigen Jahresüberschüssen des Staatshaushaltes zu entnehmen.

In soweit die bezeichneten Fonds zur Vollendung jener Bauten (§. 1) in angemessener Frist nicht ausreichen sollten, ist Unser Finanz-Min. ermächtigt, den Mehrbedarf durch eine nach dem Bedürfniß des fortschreitenden Baues allmälig zu realisirende verzinsliche und in angemessener Frist zu amortisirende Staatsanleihe höchstens im Betrage von ein und zwanzig Millionen Thalern zu beschaffen.

§. 3. Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Min. für H., G. u. öffentl. A. und dem Fin. Min. übertragen.

Urkundlich 2c. 2c. Gegeben Bellevue, den 7. Dec. 1849.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Brandenburg. v. Ladenberg. v. Manteuffel. v. Strotha. v. d. Heydt.
v. Rabe. Simons. v. Schleinitz.

(G. S. 1849. S. 437.)

---

[1]) Vergl. den Allerh. Erlaß v. 5. N. 1849, betr. die Einsetzung einer besondern Behörde mit der Firma: »Königl. Direktion der Ostbahn«. (G. S. 1849. S. 404, s. unten.)

[2]) Vergl. den Allerh. Erlaß v. 2. Febr. 1849, betr. den Angriff der Arbeiten auf der Eisenbahnstrecke von Lippstadt über Soest nach Hamm und die Einsetzung einer besonderen Königl. Kommission für die Westphälische Eisenbahn. (G. S. 1849. S. 127, s. unten.)

[3]) Vergl. die K. O. v. 28. Nov. 1847, betr. den Bau einer Eisenbahn von der Bayerschen Landesgränze bei Wellesweiler bis zur französischen Landesgränze in der Richtung auf Forbach. (G. S. 1848. S. 13. s. unten) und den Staatsvertrag v. 30. März und 12. Juni 1850 zwischen Preußen und Bayern über die Fortsetzung der pfälzischen Ludwigsbahn in westlicher Richtung nach Saarbrücken. (G. S. 1850. S. 357, s. unten.)

4) G. v. 12. Mai 1851, die Herstellung einer die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindenden Schienenbahn.

Wir Friedrich Wilhelm, ꝛc. ꝛc. verordnen, unter Zustimmung der Kammern, was folgt:

§. 1. Es soll eine die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindende Schienenbahn für Rechnung des Staats ausgeführt werden.

§. 2. Die Kosten dieser Berliner Bahnhofs-Verbindungsbahn sollen im Betrage von dreihunderttausend Thalern vorläufig aus dem Eisenbahnfonds bestritten werden.

§. 3. Unser Minister für H., G. u. öffentl. A. wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt. Urkundlich ꝛc. ꝛc. Gegeben Bellevue, 12. Mai 1851.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. v. Rabe. Simons. v. Stockhausen. v. Raumer.
v. Westphalen.

(G. S. 1851. S. 260.)

III. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn betreffend, so ist dem Staate im §. 14. des Statuts der Gesellschaft v. 26. Aug. 1843 (G. S. 1843 S. 371 ff.) die Befugniß vorbehalten worden, die Administration der Bahn und des Betriebes zu übernehmen, wenn aus der Staatskasse in Folge der durch den §. 26 a. a. O. bewilligten Zinsgarantie in einem Jahre mehr als ein Prozent des Aktien-Kapitals zu den Zinsen der Stamm-Aktien hat zugeschossen werden müssen. Da dieser Fall eingetreten war, so beschloß das K. Min. für H., G. u. öffentl. A., vom 1. Jan. 1850 ab die Administration der gedachten Bahn und ihres Betriebes zu übernehmen. (Min. Bekanntmachung v. 22. Dec. 1849, Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 286 Nr. 403.)

Seit diesem Zeitpunkte ist die Verwaltung der Bahn auf den Staat übergegangen. Die Gesellschaft faßte demnächst in der General-Versammlung der Aktionäre vom 16. Okt. 1851 den Beschluß, dem Staate den eigenthümlichen Erwerb ihres gesammten Besitzthums nebst allen Rechten und Pflichten gegen Gewährung einer festen Zinsrente von vier Prozent für die im Privatbesitze befindlichen Stamm-Aktien anzubieten, worauf von Seiten der K. Staats-Reg. eingegangen worden ist.

In Folge des erwähnten Uebereinkommens hat der Staat das volle Eigenthum der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. Jan. 1852 an erworben. Hierüber ist das (nachstehende) G. v. 31. März 1852, betr. die Erwerbung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den Staat, ergangen:

Wir Friedrich Wilhelm, ꝛc. ꝛc. verordnen, mit Zustimmung der Kammern, was folgt:

§. 1. Unser Min. für H., G. u. öffentl. A. und Unser Finanz-Min. sind ermächtigt, die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn unter nachstehenden Bedingungen zu erwerben:

1) Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft überläßt ihr gesammtes Besitzthum nebst allen Rechten und Pflichten vom 1. Jan. 1852 ab an den Staat zum vollen Eigenthum.

2) Der Staat verpflichtet sich für die Eigenthums-Ueberlassung die im Privatbesitze befindlichen Aktien des Stamm-Aktien-Kapitals von zehn Millionen Thaler vom 1. Jan. 1852 ab bis zur gänzlichen Amortisation der genannten Aktien aus dem Ertrage der Bahn, und wenn dieser nicht dazu hinreichen sollte, unter Leistung des erforderlichen Zuschusses, halbjährlich postnumerando mit vier Prozent zu verzinsen. Zu dem Ende wird die erhöhte feste Zinsrente auf den Aktien mittelst Abstempelung vermerkt, und es werden den Inhabern derselben, gegen Ablieferung der nach dem 1. Jan. 1852 fällig werdenden $3\frac{1}{2}$prozentigen Zinskupons und Dividendenscheine, vierprozentige Zinskupons ausgereicht.

3) Die genannten Aktien können auch in der Folge von den Besitzern nicht gekündigt werden. Dagegen bewendet es in Ansehung dieser Aktien bei der in den §§. 29 bis 32 des unterm 27. Nov. 1843 Allerhöchst genehmigten Statuts der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft v. 26. Aug. 1843 vorgeschriebenen Amortisation, mit der näheren Bestimmung jedoch, daß der Staat nur verpflichtet ist, den Amortisationsfonds, wie in dem allegirten §. 29 vorgeschrieben ist, nach dem Zinssatze von $3\frac{1}{2}$ Prozent zu bilden.

4) Die Eisenbahngesellschaft bleibt von einem Stempelbeitrage zu dem Ueberlassungs-Kontrakte befreit.

§. 2. Die Verzinsung und Tilgung der im Privatbesitze befindlichen Aktien des ursprünglichen Stamm-Aktien-Kapitals, sowie der auf der Eisenbahn haftenden Prioritäts-Aktien und Prioritäts-Obligationen, wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen, welcher auch die Abstempelung der Aktien und die Ausreichung der vierprozentigen Zinskupons (§. 1 Nr. 2) obliegt.

Die Behufs der Amortisation eingelösten Stamm-Aktien, Prioritäts-Aktien und Prioritäts-Obligationen werden nach Vorschrift des §. 17 des G. v. 24. Febr. 1850 (G. S. S. 57) vernichtet und die Geldbeiträge derselben öffentlich bekannt gemacht.

In gleicher Weise erfolgt die Vernichtung der vom Staate für seinen Antheil an dem Stamm-Aktien-Kapital übernommenen Aktien und sind dieselben zu diesem Behufe an die Hauptverwaltung der Staatsschulden abzuliefern.

§. 3. Die zur Verzinsung und Tilgung der Stamm-Aktien, Prioritäts-Aktien und Prioritäts-Obligationen (§. 2) erforderlichen Beträge müssen aus dem Ertrage der Eisenbahn an die Staatsschulden-Tilgungskasse abgeführt werden.

Soweit der Ertrag der Eisenbahn nicht ausreicht, den Inhabern der Stamm-Aktien die zugesicherte feste Rente (§. 1 Nr. 2) zu gewähren, wird der erforderliche Zuschuß aus dem, durch Unsere Ordre v. 31. Dec. 1842 ausgesetzten Eisenbahnfonds geleistet, wogegen diesem Fonds auch die Ueberschüsse zufließen, welche der Ertrag der Eisenbahn nach Erfüllung der vom Staate übernommenen Verpflichtung (§. 2) gewähren möchte.

§. 4. Der Min. für H., G. u. öffentl. A. und der Finanz-Min. sind mit Ausführung dieses G. beauftragt.

Urkundlich rc. rc. Gegeben Charlottenburg, d. 31. März 1852.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer. v. Westphalen. v. Bodelschwingh. v. Bonin.

(G. S. 1852. S. 89.)

IV. In Betreff einiger von Aktien-Gesellschaften ins Leben gerufenen Eisenbahn-Unternehmungen hat der Saat demnächst theils die Vollendung des Ausbaues, theils auch die Verwaltung und den Betrieb übernommen.

Die betreffenden Eisenbahnen sind folgende:

1) Die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Durch den von der Staats-Reg. mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag v. 29. Sept. 1849, welchem unterm 4. März 1850 die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden ist (G. S. 1850. S. 151—157), und in Gemäßheit des G. v. 28. Febr. 1850 (a. a. O., S. 76), welches für die Zinsen des Aktien-Kapitals der genannten Gesellschaft im Nominalbetrage von 4,000,000 Thlr. die Garantie des Staats zum Satze von $3\frac{1}{2}$ Prozent bewilliget, hat die Gesellschaft dem Staate für ihre Rechnung und in ihrem Auftrage sowohl die weitere Ausführung des Baues der Bahn nebst allem Zubehör, als nach vollendetem Bau für immer die Verwaltung und den Betrieb des ganzen Unternehmens überlassen.

2) Die Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn.

Durch den von der Saats-Reg. mit der Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag v. 26. Sept. 1849, welchem unterm 4. März 1850 die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden ist (G. S. 1850. S. 151 u. S. 157—162), und in Gemäßheit des G. v. 28. Febr. 1850 (a. a. O., S. 76), welches für die Zinsen des Aktien-Kapitals der genannten Gesellschaft im Nominalbetrage von 1,500,000 Thlr. die Garantie des Staates zum Satze von $3\frac{1}{2}$ Prozent bewilliget, hat die Gesellschaft dem Staate für ihre Rechnung und in ihrem Auftrage sowohl die weitere Ausführung des Baues der Bahn nebst allem Zubehör, als nach vollendetem Bau für immer die Verwaltung und den Betrieb des ganzen Unternehmens überlassen.

3) Die Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Durch den von der Staats-Reg. mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag v. 23. Aug. 1850, welchem unterm 14. Sept. 1850 die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden ist (G. S. 1850 S. 408—410), hat die Gesellschaft dem Staate den noch nöthigen Ausbau der Bahn und die gesammte Verwaltung, sowie den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft überlassen. Die Dauer der Verwaltung der Bahn Seitens des Staats ist auf mindestens zehn Jahre festgesetzt und nach Ablauf dieser Frist eine wechselseitige Kündigung mit einjähriger Frist verabredet worden.

4) Die Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft hat durch den Beschluß in der General-Versammlung v. 12. Juni 1851 die Verwaltung der Bahn und des Betriebes vom 1. Juli 1851 ab, nach Maaßgabe der Bestimmungen des unterm 4. März 1847 bestätigten Nachtrages zum Statut (G. S. 1847 S. 177) auf unbestimmte Zeit an den Staat abgetreten, welches durch den Allerh. Erlaß v. 30. Juni 1851 (G. S. 1851 S. 458, s. unten) genehmiget worden ist.

5) Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Diese Bahn ist, wie bereits oben S. 10 erwähnt, seit dem 1. Jan. 1850 in die Verwaltung des Staats übergegangen, seit dem 1. Jan. 1852 aber demselben zum vollen Eigenthum überlassen worden.

V. Die Königl. Staats-Regierung ist endlich auch bemüht gewesen, den Eisenbahn-Unternehmungen eine größere Ausdehnung und eine vortheilhaftere Verbindung mit anderen Ländern durch den Abschluß von Staats-Verträgen mit fremden Regierungen über die Anlegung von Eisenbahnen, welche durch verschiedene Landesgebiete führen, und beziehungsweise über den Anschluß Preuß. Eisenbahnen an solche, zu gewähren.

Die betr. Staatsverträge werden unten mitgetheilt.

Für die Darstellung der gesammten Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen ergeben sich vier Unterabtheilungen, nämlich:

1) diejenigen Bestimmungen, welche sich auf die Behörden und Beamten beziehen,
2) die allgemeine Eisenbahn-Gesetzgebung,
3) die besonderen Statuten der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften, und
4) Die Staats-Verträge über Eisenbahn-Verbindungen.

Erste Unter-Abtheilung.

Die Behörden und Beamten des Eisenbahnwesens.

Erster Abschnitt.

Von der Organisation der Behörden des Eisenbahnwesens.

I. Die Kabinets-Ordre v. 12. Jan. 1835 [1]) hob die bis dahin bestandene Verbindung der Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens

[1]) Vergl. Bau-Polizei, S. 33.

mit dem Finanz-Ministerium auf, und setzte für diese Angelegenheiten, zu welchen noch die gesammten Wege- und Chaussee-Bau-Sachen hinzutraten, eine besondere Ober-Behörde ein, zu deren Chef der wirkl. Geheime Ober-Finanz-Rath Rother ernannt wurde. Das unter Königl. Genehmigung erlassene Regulativ der Min. des Inn. für Gewerbe-Angelegenheiten, des Inn. und der Polizei, und der Verwaltung des Handels-, Fabriken- und Bauwesens v. 25. Febr. 1835 [1]) bestimmte die Ressort-Verhältnisse dieser drei Central-Behörden noch näher, und enthielt insbesondere (sub III.) auch die Anordnung, daß die sämmtl. Angelegenheiten betr. die Anlagen von Eisenbahnen und die sich auf solche Anlagen beziehende Polizei und die davon zu erhebenden Abgaben, zum Ressort der Verwaltung des Handels-, Fabriken- und Bauwesens gehören sollten.

Die K. O. v. 4. April 1837 [2]) entband indeß den Staatsmin. Rother von der Leitung der Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen einschließlich des Chausseebauwesens, und überwies diese Verwaltung anderweitig dem Fin. Min., und zwar mit der Bestimmung, daß dieselben in diesem Min. besondere Abtheilungen bilden sollten.

Allein auch hierbei hatte es nicht das Bewenden. Mittelst Allerh. Erlasses v. 17. April 1848 [3]) wurde die Bildung eines neuen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten angeordnet und dessen Ressort festgestellt. Es wurde bestimmt, daß von dem Ressort des Fin. Min. an das Min. für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten sämmtliche Geschäfte der Abtheilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen übergehen sollten [4]).

Hiernach bildet also gegenwärtig das Min. für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten die Central-Behörde für die Eisenbahn-Angelegenheiten.

II. Die Organe des Min. in Betreff der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten bilden die Eisenbahn-Kommissariate und die K. Eisenbahn-Direktionen.

A. Die Eisenbahn-Kommissariate betr., so ordnet der §. 46 des G. v. 3. Nov. 1838 wegen der Eisenbahn-Unternehmungen an,

> daß nach Ertheilung der landesherrlichen Genehmigung des Unternehmens ein besonderer Kommissarius zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staats über dasselbe zu ernennen sei, an welchen die Gesellschaften sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden haben, und welcher befugt sein soll, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

In Folge dessen sind bei sämmtlichen nicht unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen dergleichen Eisenbahn-Kommissariate errichtet worden.

---

[1]) Vergl. a. a. O.

[2]) G. S. 1837. S. 40, s. Bau-Polizei, S. 34.

[3]) G. S. 1848 S. 109, Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 89.

[4]) Die amtliche Bekanntmachung v. 6. Dec. 1848 (Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 364) hat zur öffentl. Kenntniß gebracht, daß der Handelsgerichts-Präsident v. d. Heydt zum Min. für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten, und der Wirkl. Geh. Ob. Fin. Rath v. Pommer-Esche zum Unter-Staats-Sekretär bei diesem Min. ernannt worden. — Die amtliche Bekanntmachung v. 24. Jan. 1850 (a. a. O. 1850 S. 14) veröffentlicht, daß der Geh. Ob. Fin. Rath Oesterreich zum Direktor der Abth. für Handel und Gewerbe und der Geh. Ob. Fin. Rath Mellin zum Direktor der Abth. für das Bauwesen und die Eisenbahn-Angelegenheiten in diesem Min. ernannt worden.

Es bestehen dergleichen in Berlin[1]), Breslau, Cöln und bei der thüringischen Eisenbahn zu Erfurt. Der Geschäftsbereich dieser Eisenbahn-Kommissariate ist durch (nachstehendes) C. R. der K. Min. des Inn. (v. Manteuffel) u. für H., G. u. öff. A. (v. Pommer-Esche) v. 24. Nov. 1848 an sämmtliche K. Ober-Präsidien, nebst dazu gehörigen Regulativ näher festgestellt worden:

In Verfolg des Berichts (v. —) empfängt das K. Oberpräsidium anliegend das unterm heutigen Tage ergangene Regulativ (a.), die Eisenbahn-Kommissariate betr., mit dem Anheimstellen, [resp. ob Wohldasselbe Veranlassung findet] solches durch die Amtsblätter der K. Reg. dortiger Provinz zu veröffentlichen.

Anl. a.

Regulativ, die Eisenbahn-Kommissariate betr., v. 24. Nov. 1848.

Mit Bezug auf §. 46 des G. v. 3. Nov. 1838, die Eisenbahn-Unternehmungen betr., wird zur näheren Feststellung des Geschäftsbereichs der Eisenbahn-Kommissariate Folgendes bestimmt:

§. 1. Zum Ressort der K. Eisenbahn-Kommissarien, welchen nunmehr besondere, mit dem Eisenbahnwesen vertraute technische Kommissarien zugeordnet worden, und welche die Firma: »K. Eisenbahn-Kommissariat« führen, gehört die Wahrung der Rechte des Staats, den Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber, so wie der Interessen der Eisenbahn-Unternehmungen als gemeinnütziger Anstalten und der Interessen deß die Eisenbahnen benutzenden Publikums, wogegen im Uebrigen die Wahrung der Rechte des Publikums, den Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber, dem Ressort der Provinzial-Reg. verbleibt.

Demgemäß ressortiren von den K. Kommissariaten die finanziellen und alle Betriebs-Angelegenheiten der Eisenbahn-Gesellschaften, sofern dabei ein allgemeines Interesse obwaltet, desgleichen die Fürsorge für die Aufrechthaltung und Befolgung des Gesellschafts-Statuts und der den Gesellschaften auferlegten Bedingungen, insbesondere auch die Ueberwachung der Ausführung des vorgeschriebenen Bahnpolizei-Regl., so wie der mit der Handhabung des letzteren beauftragten Bahnbeamten; von den K. Reg., außer den Expropriationen und der Ausübung der Polizei-Strafgewalt, namentlich die wegen der Bahnanlage nothwendige Regulirung der Wege-Bewässerungs- und Vorfluths-Angelegenheiten.

Die im §. 22 des G. v. 3. Nov. 1838 erwähnte Revision einer im Bau vollendeten Eisenbahn-Anlage ist von Kommissarien der betr. K. Reg. und von den Eisenbahn-Kommissarien gemeinschaftlich vorzunehmen. Auf Grund des gemeinschaftlichen Gutachtens hat die Reg. über die Zulässigkeit der Betriebseröffnung zu befinden.

§. 2. In Angelegenheiten, bei welchen das Ressort der K. Reg. und das des Eisenbahn-Kommissariats sich berührt, wie bei der Prüfung des Bauprojekts und der Untersuchung von Unglücksfällen und Vergehen, bei der Ausübung der Disziplinar-Strafgewalt gegen Bahn-Polizeibeamte, haben beide Behörden sich mit einander zu benehmen. Bei Unglücksfällen und Vergehen gegen die zur Sicherung der Eisenbahnen und des Betriebes auf denselben bestehenden Polizei- und Kriminalgesetze hat jedoch das Eisenbahn-Kommissariat die nächste Pflicht, für die Aufnahme des Thatbestandes Sorge zu tragen.

Den Berichten der K. Reg. an die vorgesetzten Min. in Angelegenheiten, die das beiderseitige Ressort berühren, ist die Aeußerung oder das Gutachten des Kommissariats jederzeit beizufügen.

§. 3. Alle Verfügungen der K. Reg. an die Vorstände der Eisenbahn-Gesellschaften

---

[1]) Ueber den Wirkungskreis des Eisenbahn-Kommissariats in Berlin ist nachstehende Min.-Bekanntmachung v. 22. Dec. 1849 ergangen:

»Im Interesse des Dienstes ist es für angemessen erachtet worden, alle in Berlin »ausmündenden und an letztere zunächst angrenzenden Eisenbahnen v. 1. k. Mts. »ab dem hiesigen Eisenbahn-Kommissariate zuzuweisen, dergestalt, daß, mit alleiniger Ausnahme der Thüringischen Eisenbahn, die Ausübung des Aufsichtsrechts »des Staats über alle bisher zu dem Eisenbahn-Kommissariate zu Erfurt gehörig »gewesenen Eisenbahnen, einschließlich der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der »Stargard-Posener Eisenbahn und der Bahnstrecke von Oschersleben nach der »Herzogl. braunschweigischen Landesgrenze, von dem gedachten Zeitpunkt ab auf »das hiesige Eisenbahn-Kommissariat übergeht.

»Diese Veränderung wird hierdurch zur öffentl. Kenntniß gebracht.

Berlin, den 22. Dec. 1849.

Der Min. für H., G. u. öffentl. A. v. d. Heydt.«

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 286 Nr. 402.)

sind an das Eisenbahn=Kommissariat zu adressiren, wie auch umgekehrt alle Berichte der Vorstände an die K. Reg. durch das Kommissariat an diese gelangen.

§. 4. In den Kompetenz=Verhältnissen der K. Reg. und der K. Eisenbahn=Kommissariate, den Min. und den K. Oberpräsidien gegenüber, wird durch diese Verf. nichts geändert.

Berlin, den 24. Nov. 1848.

Min. des Inn. Min. für H., G. u. öffentl. A. Im Allerh. Auftrage.
v. Manteuffel. v. Pommer=Esche.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 390 Nr. 489.)

Dazu:

1) Ueber die Prüfung der Lokomotiven und die Genehmigung zu deren Benutzung durch die Eisenbahn=Kommissariate bestimmt das (nachstehende) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. Pommer=Esche) v. 8. Jan. 1849 an sämmtl. K. Reg., Eisenbahn=Kommissariate und an sämmtl. noch fungirende besondere K. Eisenbahn=Kommissarien.

Nachdem die Einrichtung der Eisenbahn=Kommissariate durch den Hinzutritt technischer Kommissarien vervollständigt worden ist, erscheint es mit Rücksicht auf das Regulativ v. 24. Nov. 1848 (Min. Bl. S. 390 f.), die Eisenbahn=Kommissariate betr., und die Vorschrift in §. 4 des G. v. 3. Nov. 1838, nach welchem die Verhältnisse der Konstruktion der anzuwendenden Fahrzeuge an die Genehmigung des Handelsmin. gebunden sind, angemessen, die polizeiliche Prüfung und Beaufsichtigung der Lokomotiven, welche bisher von dem K. Polizeipräsidium hieselbst und resp. von den K. Reg. ausgeübt wurde, für die Zukunft den Eisenbahn=Kommissariaten, als den zur Ausübung des Aufsichtsrechts gesetzlich berufenen Organen des Handelsmin., zu übertragen, indem es sich hiebei vorzugsweise um die Sicherstellung des Eisenbahnbetriebes und das Interesse des die Eisenbahnen benutzenden Publikums handelt. Die Anträge wegen Untersuchung von Lokomotiven sind demnach von jetzt ab seitens der Eisenbahngesellschaften an die Eisenbahn=Kommissariate zu richten und ist von den Letzteren, auf Grund der durch die technischen Kommissarien vorzunehmenden Prüfung, die Genehmigung zur Benutzung der Lokomotiven zu ertheilen, resp. zu versagen.

Die zur Zeit bei einzelnen Eisenbahngesellschaften noch fungirenden besondern Kommissarien haben sich wegen etwa erforderlicher derartiger Untersuchungen mit dem technischen Kommissarius des nächstgelegenen Eisenbahn=Kommissariats in Verbindung zu setzen.

Die verschiedenen Eisenbahngesellschaften sind von vorstehenden Bestimmungen durch die Eisenbahn=Kommissariate in Kenntniß zu setzen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 25 Nr. 31.)

2) Ueber die Beaufsichtigung der Eisenbahn=Polizeibeamten durch die Eisenbahn=Kommissariate disponirt das (nachstehende) R. der K. Min. des Inn. (v. Manteuffel) u. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 30. Mai 1850 an die K. Reg. zu N.

Die K. Verw. der N. N.schen Eisenbahn hat die Differenz zu unserer Kenntniß gebracht, welche zwischen ihr und dem Magistrat zu N. in Ansehung der Bahnpolizei besteht. Wenn die K. Reg. in dem Bescheide an die K. Verw. v. 19. März c. annimmt, daß in dem besonderen Falle, der zu dem vorliegenden Konflikte Anlaß gegeben hat, die Einmischung des Mag. deshalb gerechtfertigt erscheine, weil die Kofferträger nicht zu den Bahnpolizeibeamten zu zählen, sondern lediglich als Gewerbtreibende zu betrachten und als solche nur der Aufsicht des Mag. unterworfen seien, so vermögen wir die Richtigkeit dieser Ausführung nicht anzuerkennen. Der §. 23 des G. v. 3. Nov. 1838 überträgt die Handhabung der Bahnpolizei nach einem vom Handelsmin. zu erlassenden Regl. der Eisenbahn=Gesellschaft. Muß nun zugegeben werden, daß die ordnungsmäßige Ausübung des Geschäfts der Kofferträger, insbesondere die Unterdrückung und Ahndung aller Ungebührlichkeiten derselben gegen das Publikum, innerhalb der Bahnhöfe einen Gegenstand der Bahnpolizei bildet, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die polizeil. Beaufsichtigung derselben unbedenklich auch der Eisenbahn=Verw. und deren, mit polizeil. Funktionen betrauten Beamten obliegt. Daß die Kofferträger selbst nicht zu den Bahnpolizeibeamten gehören, kann hierbei nicht in Betracht kommen. Gleichzeitig muß allerdings auch dem Mag., als der die Gewerbepolizei ausübenden Behörde, die Befugniß zugestanden werden, gegen die Kofferträger einzuschreiten, sofern dieselben die allgemeinen Vorschriften verletzten, welche die aus der Uebernahme von Aufträgen ein Gewerbe machenden Personen zu beachten haben. Es folgt hieraus, daß der Mag. zu N. nicht in der Lage war, der K. Eisenbahn=Verw. die strengere Beaufsichtigung der Kofferträger in einer Weise aufzu=

geben, als ob ihm die polizeil. Beaufsichtigung derselben ausschließlich zustände. Noch irriger ist die in dem Schreiben v. 28. Febr. d. J. ausgesprochene Ansicht des Mag., daß alle Bahnpolizei-Beamte in Ausführung des Regl. seiner Aufsicht unterworfen seien und daß ihm, diesen Beamten gegenüber, dieselben Befugnisse zustehen, welche er hinsichtlich anderer, ihm untergeordneter Polizeibeamten besitze. Der Mag. hat im Gegentheil mit der Aufsicht der Bahnpolizei-Beamten, welche vor dem 1. Jan. 1850 der Direktion und dem Eisenbahn-Kommissariat zustand (cf. §. 1. des Ressort-Regul. v. 24. Nov. 1848) und gegenwärtig von der in dieser Beziehung die Befugnisse der Direktion und des Eisenbahn-Kommissariats in sich vereinigenden K. Verwaltung auszuüben ist, nichts zu thun. Wenn im §. 76 des Bahnpolizei-Regl. v. 28. März 1848 gesagt ist, die Aufsicht über die Ausführung des Regl. stehe außer der sonst zuständigen Behörde, dem K. Eisenbahn-Kommissariate zu, so hat damit in keiner Weise ausgedrückt werden sollen, daß den Lokalpolizei-Behörden die Beaufsichtigung, also auch die Disziplinargewalt über die Eisenbahnpolizei-Beamten zustehe, was mit der Natur ihrer Funktionen ganz unvereinbar sein würde. In dem neuesten Regl. ist demgemäß, mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Ressort-Regul. v. 24. Nov. 1848, die Aufsicht über die Ausführung des Regl., wovon der §. 76 redet, ausschließlich dem K. Eisenbahn-Kommissariat übertragen worden.

Hiernach wird die K. Reg. beauftragt, den Mag. dortselbst und die K. Verw. der N. N. schen Eisenbahn auf deren Beschwerde anderweit zu bescheiden, und Abschrift dieser Bescheide einzureichen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 194 Nr. 250.)

B. Die K. Eisenbahn-Direktionen betr., so sind dergleichen eingesetzt worden, theils zur Verwaltung der K. Staats-Eisenbahnen, theils zur Verwaltung derjenigen Privat-Eisenbahnen, welche für immer, für bestimmte Zeit, oder auf unbestimmte Zeit unter Staatsadministration gelangt sind.

Es bestehen gegenwärtig folgende Behörden dieser Art:

1) Die K. Direktion der Ostbahn in Bromberg, mit den Kommissionen für die Strom- und Deichbauten an der Weichsel und Nogat, und für den Bau der Weichsel- und Nogat-Brücken zu Dirschau;

2) die K. Direktion der Westphälischen Eisenbahn in Paderborn;

3) die K. Kommission für den Bau der Saarbrücker-Eisenbahn in Saarbrücken;

4) Die K. Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, welcher zugleich die Verwaltung der Berliner-Bahnhofs-Verbindungs-Bahn übertragen worden ist [1]);

5) die K. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen;

6) die K. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld;

7) die K. Eisenbahn-Direktion in Stettin, welche als eine besondere Behörde und als eine Deputation der Direktion der Ostbahn die Verwaltung und den Betrieb der vom Staate auf unbestimmte Zeit zur Administration übernommenen Stargard-Posener Eisenbahn leitet.

Die über die Einsetzung dieser Behörden ergangenen Bestimmungen sind folgende:

1) K. O. v. 28. Nov. 1847, betr. den Bau einer Eisenbahn von der Bayerischen Landesgrenze bei Wellesweiler bis zur Französischen Landesgrenze in der Richtung auf Forbach [2]).

---

[1]) Dies letztere bemerkt die Bekanntmachung des K. Kriegsmin. v. 24. Febr. 1852. (K. Preuß. Staats-Anzeiger pro 1852 Nr. 58 S. 307.)

[2]) Vergl.:
a) das G. v. 7. Dec. 1849, betr. den Bau der Ostbahn, der Westphälischen und der Saarbrücker-Eisenbahn, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel (G. S. 1849 S. 437, s. oben S. 9);
b) den Staatsvertrag v. 30. März u. 12. Juni 1850 zwischen Preußen und Bayern über die Fortsetzung der pfälzischen Ludwigsbahn in westlicher Richtung nach Saarbrücken. (G. S. 1850 S. 357, s. unten.)

Nachdem Ich den Bau einer Eisenbahn von der Bayerischen Landesgrenze bei Wellesweiler im Anschluß an die Pfälzische Ludwigsbahn über Neunkirchen, Landsweiler Sulzbach und St. Johann bis zur Französischen Landesgrenze in der Richtung auf Forbach zum Anschluß an die beabsichtigte Eisenbahn von der diesseitigen Landesgrenze über Forbach und Metz nach Paris, so wie die Anlegung der nöthigen Verbindungsbahnen nach den Kohlengruben im Saarbrücker Revier nach dem mir vorgelegten Uebersichtsplane für Rechnung der Staats-Kasse genehmigt habe, ermächtige Ich Sie, nunmehr zur Ausführung der vorbezeichneten Eisenbahn und der Verbindungsbahnen nach den Kohlengruben zu schreiten und zu diesem Behufe in Saarbrücken eine besondere, unmittelbar von Ihnen ressortirende Kommission unter dem Namen: »K. Kommission für den Bau der Saarbrücker Eisenbahn« einzusetzen, welcher in Angelegenheiten des ihr übertragenen Geschäfts alle Befugnisse einer öffentl. Beh. zustellen sollen. Zugleich bestimme Ich, daß sowohl für die Hauptbahn, als auch für die Zweigbahnen nach den Kohlengruben das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Ausführung der Bahnen nach den von Ihnen festzustellenden Bauplänen und Bahnlinien erforderlich sind, so wie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke, nach Maßgabe der Bestimmungen in den §§. 8—19. des G. v. 3. Nov. 1838. (G. S. S. 505 flg.) Anwendung finden soll.

Dieser Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Charlottenburg, den 28. Nov. 1847.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Fin. Min. v. Düesberg.
(G. S. 1848 S. 13.)

2) Allerh. Erlaß v. 2. Febr. 1849, betr. den Angriff der Arbeiten auf der Eisenbahnstrecke von Lippstadt über Soest nach Hamm und die Einsetzung einer besonderen K. Kommission für die Westphälische Eisenbahn [1]).

Nachdem die Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft den Beschl. gefaßt hat, sich aufzulösen, und dadurch die in der Koncessions-Urkunde v. 4. Juli 1846 (G. S. 1846 S. 303 ff.) in Aussicht gestellte Ausdehnung der Koncession auf die Strecke von Lippstadt nach Hamm erledigt ist [2]), will Ich, mit Vorbehalt der Zustimmung der Kammern, in der Voraussetzung, daß wegen Uebernahme der Bahn von der Kurhessischen Grenze bis Lippstadt Seitens des Staats mit der vorerwähnten Gesellschaft eine Vereinigung zu Stande komme, Behufs der nützlichen Beschäftigung der arbeitenden Volksklassen, den Angriff der Arbeiten auf der Bahnstrecke von Lippstadt über Soest nach Hamm, soweit die Geldmittel dazu aus dem Eisenbahn-Fonds oder andern disponiblen Beständen der Staatskasse beschafft werden können, hierdurch schon jetzt genehmigen und Sie, den Min. für H., G. u. öffentl. A., ermächtigen, zur Ausführung des Baues eine besondere, von Ihnen unmittelbar ressortirende Kommission unter dem Namen »K. Kommission für die Westphälische Eisenbahn [3]),« einzusetzen, welcher in Angelegenheiten der ihr übertragenen Geschäfte alle Befugnisse einer öffentl. Behörde zustehen sollen. Zugleich bestimme Ich, daß das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Ausführung der bezeichneten Eisenbahn nach dem von Ihnen, dem Min. für H., G. u. öffentl. A., festzustellenden Bauplane, und der von Ihnen gleichfalls näher festzustellenden Richtung erforderlich sind, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach Maaßgabe der Bestimmungen in den §§. 8—19 des G. v. 3. Nov. 1838 (G. S. 1838 S. 505 ff.) Anwendung finden soll. Dieser Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen. Charlottenburg, d. 2. Febr. 1849.

Friedrich Wilhelm.

von der Heydt. Für den Fin. Min.:
Kühne.

An
den Min. für H., G. u. öffentl. A. von der Heydt und an das Fin. Min.

(G. S. 1849 S. 127.)

[1]) Vergl. das G. v. 7. Dec. 1849, betr. den Bau der Ostbahn, der Westphälischen und der Saarbrücker Eisenbahn, sowie die Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel. (G. S. 1849 S. 437, s. oben S. 9.)

[2]) Die Köln-Minden-Thüringer-Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft war zum Bau einer Eisenbahn von Lippstadt über Soest nach Hamm unterm 4. Juli 1846 concessionirt worden (G. S. 1846 S. 303) und es ist ihre Auflösung durch die Allerh. Bestätigungs-Urkunde v. 7. Jan. 1850 (G. S. 1850 S. 65) landesherrlich genehmiget worden.

[3]) Vergl. den Erlaß v. 5. Nov. 1849 über die veränderte Bezeichnung dieser Kommission (s. unten sub Nr. 3.).

3) Allerh. Erlaß v. 5. Nov. 1849, betr. die Einsetzung einer besonderen Behörde mit der Firma: »K. Direktion der Ostbahn« und die veränderte Bezeichnung der bisherigen Kommission für die Westphälische Eisenbahn [1]).

Nach Ihren Anträgen in dem Ber. v. 27. Okt. d. J. genehmige Ich, daß zur Fortsetzung des Baues der Ostbahn, sowie demnächst zur Verw. des Unternehmens und zur Leitung des Betriebes auf der Bahn nunmehr eine besondere Behörde eingesetzt werde. Dieselbe soll den Namen: »K. Direktion der Ostbahn« führen, in Angelegenheiten der ihr übertragenen Geschäfte alle Befugnisse einer öffentl. Behörde haben und von Ihnen, dem Min. für H., G. u. öffentl. A. unmittelbar ressortiren. Zugleich bestimme Ich, daß die durch den Erlaß v. 2. Febr. 1849. (G. S. 1849, S. 127) [2]) eingesetzte Kommission für die Westphälische Eisenbahn fortan den Namen: »K. Direktion der Westphälischen Eisenbahn« führen soll.

Dieser Erlaß ist durch die G. S. bekannt zu machen.

Sanssouci, den 5. Nov. 1849.

Friedrich Wilhelm.

von der Heydt. von Rabe.

An
den Min. für H., G. u. öffentl. A.
und an den Fin. Min. (G. S. 1849 S. 404.)

4) In Betreff der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn: [3])

a) Bekanntmachung des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 22. Dec. 1849, betr. die Uebernahme der Administration und des Betriebes der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von Seiten des Staats.

Auf Grund des §. 14 des Statuts der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, nach welchem dem Staate die Befugniß zusteht, die Administration der Bahn und des Betriebes zu übernehmen, wenn aus der Staatskasse in Folge der bewilligten Zinsgarantie in einem Jahre mehr als ein Prozent des Aktienkapitals zu den Zinsen der Stammaktien hat zugeschossen werden müssen, wird die Administration der gedachten Bahn und ihres Betriebes v. 1. Jan. 1850 ab auf den Staat übergehen und durch eine Behörde unter der Firma: »K. Verw. der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn« wahrgenommen werden. Der Eisenbahn-Direktor Costenoble ist mit der Leitung der Verw. beauftragt. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 286 Nr. 403.)

b) Bekanntmachung desselben Min. v. 24. Dec. 1849, in derselben Angelegenheit.

Mit Bezug auf das Publik. v. 22. d. M. wird zur öffentl. Kenntniß gebracht, daß außer dem mit der Leitung der am 1. Jan. 1850 in Funktion tretenden K. Verw. der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beauftragten Eisenbahndirektor Costenoble, ferner noch der seitherige Betriebsdirektor der Gesellschaft, v. Glümer, welcher zugleich bestimmt ist, den Vorsitzenden in Behinderungsfällen zu vertreten, sowie der seitherige Oberbaumeister der Gesellschaft, Schwedler, zu Mitgliedern jener Verwaltung bestellt sind.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 287 Nr. 404.)

c) Bekanntmachung desselben Min. v. 26. Dec. 1849 in derselben Angelegenheit.

Es ist beschlossen, von dem dem Staate in dem Statut vorbehaltenen Rechte, die Verw. der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und ihres Betriebes v. 1. Jan. 1850 ab zu übernehmen, Gebrauch zu machen. Nach näherem Inhalte der öffentl. Bekanntmachungen v. 22. u. 24. d. M. ist bereits eine K. Verw.-Behörde, bestehend aus dem Eisenbahndirektor Costenoble, dem seitherigen Betriebsdirektor v. Glümer und dem seitherigen Ober-Baumeister Schwedler ernannt, welche am 1. Jan. 1850 in Funktion treten wird. Sämmtliche Beamte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft werden demgemäß hierdurch angewiesen, v. 1. Jan. k. J. ab nur den Anordnungen der gesetzlich und statutgemäß eingesetzten K. Behörde Folge zu leisten. Der unterz. Min. hegt zwar zu den sämmtl. Beamten, denen hiermit die Bestätigung in ihren kontraktlichen

---

[1]) Vergl. die Allerh. Erlasse v. 14. Juni 1848 (G. S. 1848 S. 154) u. v. 4. Mai 1849 (G. S. 1849 S. 174), sowie das G. v. 7. Dec. 1849 (G. S. 1849 S. 437), s. unten.

[2]) Vergl. oben sub 2.

[3]) Vergl. das G. v. 31. März 1852, betr. die Erwerbung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den Staat (s. oben S. 10).

Dienstverhältnissen zugesichert wird, das Vertrauen, daß sie dieser Weisung willig Folge leisten und die K. Verw. in ihrer wichtigen Aufgabe pflichtgetreu unterstützen werden, bemerkt jedoch, daß die Nichtachtung dieser obrigkeitlichen Anordnung, außer den sonstigen gesetzlichen Maaßregeln, die sofortige Entlassung zur Folge haben würde.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 287 Nr. 405.)

5) Allerh. Erlaß v. 4. März 1850, wegen Einsetzung der K. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zur Ausführung der Bestimmungen des §. 9 der beziehungsweise unterm 29. und 26. Sept. 1849 mit der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge[1]) ermächtige Ich Sie, Behufs des Fortbaues sowie der Verw. und des Betriebes beider Eisenbahnunternehmungen eine gemeinsame Behörde unter dem Namen »K. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn« einzusetzen, welche von Ihnen unmittelbar ressortiren, vorläufig bis auf weitere Bestimmung in Aachen ihren Sitz nehmen und in Angelegenheiten der ihr übertragenen Geschäfte alle Befugnisse einer öffentl. Behörde haben soll.

Dieser Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.
Charlottenburg, den 4. März 1850.

Friedrich Wilhelm.
v. d. Heydt.

An
den Min. für H., G. u. öffentl. A.

(G. S. 1850 S. 162.)

6) Allerh. Erlaß v. 14. Sept. 1850, wegen Einsetzung der K. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Zur Ausführung der Bestimmungen des §. 1 des mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 23. Aug. 1850 abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages[2]) ermächtige Ich Sie, Behufs des vollständigen Ausbaus, so wie der Verw. und des

---

[1]) Die unterm 4. März 1850 landesherrlich genehmigten Verträge v. 26. u. 29. Sept. 1849 (G. S. 1850 S. 151—162) übertragen dem Staate die Ausführung des Baues und die Verw., sowie den Betrieb der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahnen und in diesen Verträgen (§. 9 derselben) ist wörtlich Folgendes bestimmt worden:

»Zur Ausführung des Baues der Bahn, welche im Wesentlichen nach dem bereits »festgestellten Plane erfolgen soll, so wie zur demnächstigen Verw. und zum Betriebe »des Unternehmens wird unter der Firma »K. Eisenbahn-Direktion« von dem »Min. für H., G. u. öffentl. A., mit der Befugniß, auch deren Sitz zu bestimmen, »eine Direktion eingesetzt, welche innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises »die Rechte und Pflichten einer öffentl. Behörde haben soll. Auf dieselbe gehen »alle in dem Statut der Direktion, dem Verwaltungsrath und der General-Ver»sammlung (mit Ausnahme der der General-Versammlung im §. 12 vorbehaltenen »Funktionen) beigelegten Befugnisse über; insbesondere hat sie auch die jährlich »zu vertheilende Dividende festzusetzen. Sie leitet den Bau und den demnächsti»gen Betrieb für Rechnung der Gesellschaft, so daß dieselbe in Betreff der von ihr »einzugehenden Verträge und Verbindlichkeiten als Bevollmächtigte der Gesell»schaft zu betrachten ist.

»Die Kosten dieser Verw. (Gehälter, Reise- und Büreaukosten) werden aus dem »Fonds der Gesellschaft bestritten. Seitens des Staats bleibt vorbehalten, der »gedachten K. Eisenbahn-Direktion auch die Leitung des Baues und des Betriebes »anschließender Bahnen mit zu übertragen, in welchem Falle die Gehälter und »sonstigen Kosten dieser Direktion nach der Meilenzahl der verwalteten Bahnen »unter die verschiedenen Eisenbahn-Unternehmungen vertheilt werden.«

[2]) Der §. 1 des erwähnten (unterm 14. Sept. 1850 landesherrlich bestätigten) Vertrages lautet dahin:

»Der Staat übernimmt die gesammte Verw. des Bergisch-Märkischen Eisenbahn»Unternehmens, nachdem die General-Versammlung der Gesellschaft die Uebergabe »nach den Vorschriften des unterm 12. Juli 1844 Allerh. bestätigten Statuts »(G. S. 1844 S. 315 ff.) rechtsverbindlich beschlossen hat, sobald die Allerh. »Bestätigung der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Abänderungen des »Statuts und die Einsetzung der K. Verw.-Behörde erfolgt sein wird. Letztere »wird unter der Firma »K. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn« von »dem Min. für H., G. u. öffentl. A. eingesetzt und soll innerhalb des ihr zugewie»senen Geschäftskreises die Rechte und Pflichten einer öffentl. Behörde haben. Auf

Betriebes der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, eine Behörde unter dem Namen »K. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn« einzusetzen, welche von Ihnen unmittelbar ressortiren, vorläufig in Elberfeld ihren Sitz nehmen und in Angelegenheiten der ihr übertragenen Geschäfte alle Befugnisse einer öffentl. Behörde haben soll. Dieser Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Sanssouci, d. 14. Sept. 1850.

Friedrich Wilhelm.
v. d. Heydt.

An
den Min. für H., G. u. öffentl. A. (G. S. 1850 S. 411.)

7) Allerh. Erlaß v. 30. Juni 1851, betr. die Einsetzung einer K. Eisenbahn-Direktion zu Stettin.

Nachdem die am 12. Juni d. J. abgehaltene Generalversammlung der Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft beschlossen hat, die Verw. der Bahn und des Betriebs schon v. 1. Juli d. J. ab nach Maaßgabe der Bestimmungen des unterm 4. März 1847 bestätigten Nachtrags zum Statut (G. S. 1847 S. 177) an den Staat abzutreten, will Ich hierdurch nach Ihrem Antrage genehmigen, daß die Verw. der Stargard-Posener Eisenbahn mit dem 1. Juli d. J. vom Staate übernommen werde. Um dem Verkehr die Vortheile einer einheitlichen Leitung des Betriebs auf den zusammenhängenden östlichen Bahnen zu Theil werden zu lassen, genehmige Ich ferner, daß die Verw. der Stargard-Posener Eisenbahn der Direktion der Ostbahn übertragen und daß zur Führung dieser Verw. sowie zur Leitung des Betriebs auf den zunächst zur Eröffnung gelangenden Strecken der Ostbahn eine besondere Behörde, als eine Deputation der Direktion der Ostbahn, mit der Firma »K. Eisenbahn-Direktion« eingesetzt werde. Diese Direktion soll bis auf Weiteres in Stettin ihren Sitz nehmen und alle Rechte und Befugnisse einer öffentlichen Behörde haben.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Sanssouci, d. 30. Juni 1851.

Friedrich Wilhelm.
v. d. Heydt.

An
den Min. für H., G. u. öffentl. A. (G. S. 1851 S. 458.)

Dazu:

Bekanntmachung des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. Pommer-Esche) v. 2. Juli 1851.

Nachdem des Königs Maj. mittelst Allerh. Erlasses v. 30. v. M. zu genehmigen geruht haben, daß die Administration der Stargard-Posener Eisenbahn mit dem 1. Juli d. J. vom Staate übernommen und der K. Direktion der Ostbahn übertragen, auch zur Führung der Verw. der Stargard-Posener Eisenbahn und zur Leitung des Betriebes auf der mit dem 1. Aug. d. J. zur Eröffnung gelangenden Strecke der Ostbahn von Kreuz bis Bromberg, eine besondere Behörde mit der Firma »K. Eisenbahn-Direktion«, als eine Deputation der Direktion der Ostbahn, in Stettin eingesetzt werde, bringe ich hierdurch zur öffentl. Kenntniß, daß diese Behörde in Wirksamkeit getreten ist. Zu Mitgliedern derselben sind der Baurath Hoffmann und der Regierungs-Assessor v. Düring bestellt worden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 147 Nr. 173.)

»dieselbe gehen alle in dem Statut der Direktion, dem Verwaltungsrath und der »General-Versammlung (mit Ausnahme der im §. 4 des gegenwärtigen Vertrages »der General-Versammlung vorbehaltenen Funktionen) beigelegten Befugnisse »über; insbesondere hat dieselbe auch die jährlich zu vertheilende Dividende festzu-»setzen. Sie leitet den noch nöthigen Ausbau der Bahn und den Betrieb für »Rechnung der Gesellschaft, so daß sie in Betreff der von ihr einzugehenden Ver-»träge und Verbindlichkeiten als Bevollmächtigte der Gesellschaft zu betrachten ist, »und von dem Staate eine Garantie für einen Ertrag weder der Gesellschaft und »den Aktionairen, noch dritten Personen gegenüber übernommen wird. Die »Kosten dieser Verw., insbesondere auch die der K. Verwaltungs-Behörde selbst, »werden aus den Fonds der Gesellschaft bestritten. Seitens des Staats bleibt »vorbehalten, der K. Direktion auch die Leitung des Betriebs anderer Bahnen mit »zu übertragen, in welchem Falle die Gehälter und sonstigen Kosten der K. Direk-»tion nach der Meilenzahl der verwalteten Bahnen unter die verschiedenen Eisen-»bahn-Unternehmungen vertheilt werden.« (G. S. 1850 S. 408.)

Zweiter Abschnitt.

Von den Verhältnissen der Eisenbahn=Beamten.

I. Berechtigung zur Anstellung bei Staats=Eisenbahnen.

1) Beschluß des K. Staats=Min. v. 19. Nov. 1851.

Das Staats=Min. hat in seiner Sitzung v. 23. Aug. c. beschlossen, den Staats=Ministerial=Beschluß v. 12. Okt. 1837 (A. XXII. 4.) ad 3 dahin zu ergänzen, daß bei den Staats=Eisenbahnen die Stellen

1) der Bahnwärter,
2) = Weichensteller,
3) = Perron=Diener,
4) = Portiers,
5) = Nachtwächter,
6) = Wiegemeister,
7) = Schmierer,
8) = Büreau=Diener und
9) = Kassenboten

ausschließlich aus der Zahl der mit Civilversorgungsscheinen versehenen Militair=Invaliden zu besetzen sind. — Die Stellen der Schaffner und Bremser dagegen können außer durch Militair=Invaliden auch durch 12 Jahre gedient habende Unterofficiere besetzt werden.

Berlin, den 19. Nov. 1851.

Königl. Staats=Ministerium.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Stockhausen. v. Raumer. v. Westphalen v. Bodelschwingh.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 278 Nr. 302.)

2) Bekanntm. d. K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 28. Nov. 1849. Gesuche um Anstellung bei den Staats=Eisenbahnen und der Staats=Telegraphie sind bei den mit der Leitung der gedachten Unternehmungen beauftragten Behörden, nicht aber bei dem Min. anzubringen.

Die zahlreichen bei dem Min. für H., G. u. öffentl. A. eingehenden Gesuche um Anstellung bei den Staats=Eisenbahnen und der Staats=Telegraphie geben mir Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, daß derartige Gesuche zunächst bei den mit der Leitung der gedachten Unternehmungen beauftragten Behörden — der Direktion der Ostbahn zu Bromberg, der Direktion für die Westphälische Eisenbahn zu Soest und der Kommission für die Saarbrücker Eisenbahn zu Saarbrücken, resp. bei der Telegraphen=Direktion hierselbst — anzubringen sind, unmittelbare Bewerbungen bei dem Min. aber auf Berücksichtigung nicht zu rechnen haben.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 248 Nr. 366.)

3) Bekanntm. des K. Kriegs Min. (v. Wangenheim) und des allgem. Kriegs=Dep. (v. Schütz) v. 14. Jan. 1852. Anstellung versorgungsberechtigter Invaliden bei den unter K. Verwaltung stehenden Privat=Eisenbahnen.

Das K. Min. für H., G. u. öffentl. A. hat dem für die Staats=Eisenbahnen unterm 19. Nov. pr. (Min. Bl. 1851 S. 278) ergangenen Staats=Min. Beschlusse, nach welchem die daselbst bezeichneten Stellen ausschließlich aus der Zahl der mit Civil=Versorgungs=Scheinen versehenen Militair=Invaliden besetzt werden sollen, auch Anwendung auf die unter K. Verwaltung stehenden Privat=Eisenbahnen gegeben und demgemäß die K. Direktionen der Letzteren mit entsprechender Anweisung versehen, was hierdurch zur allgemeinen Kenntniß gebracht wird. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1852 S. 1 Nr. 1.)

II. Qualität der Beamten der Eisenbahn=Gesellschaften.

Schreiben der K. Min. des Inn. u. d. Pol. (v. Rochow) und d. Fin. (Gr. v. Alvensleben) v. 16. Nov. 1839 an das K. Just. Min. Die Beamten der Eisenbahn=Gesellschaften haben nicht die Qualität mittelbarer Staats=Beamten.

Ew. Exc. beehren wir uns, auf das gef. Schreiben v. 12. Aug. c. zu erwiedern, daß es nicht die Absicht gewesen ist, den Beamten der Berlin=Potsdamer Eisenbahn=Gesellschaft die Qualität mittelbarer Staats=Beamten beizulegen, und auch eine solche aus dem

§. 69 Thl. II. Tit. 10 des A. L. R.[1]) nicht hergeleitet werden kann, da hierin nicht die Beamten aller, sondern nur die Beamten gewisser Korporationen als Staatsdiener bezeichnet werden.

Fehlt es nun gleich an einer gesetzlichen Erklärung über die Eigenschaft derjenigen Korporationen, deren Beamte als Staatsdiener, wenn auch nur als mittelbare in Betracht kommen können, so scheint uns doch das Kammergericht darin ganz Recht zu haben, wenn es diejenigen Korporationen allein hier in Betracht ziehen will, die als Behörden in die Verfassung des Staats organisch eingreifen, und mit der Ausübung einer öffentlichen Gewalt beauftragt sind, was hinsichtlich der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft nicht der Fall ist.

Wir können uns daher nur mit Ew. Exc. ganz dahin einverstanden erklären, daß die vom Stadtgerichte zu Potsdam angeregte Frage zu verneinen ist.

(A. XXIII. 460—2. 184.)

III. Vereidigung der Eisenbahn-Beamten.

1) R. der K. Min. d. Fin. (Flottwell) und des Inn. (v. Manteuffel) v. 8. Juni 1846 an den K. Ober-Präsidenten der Provinz Schlesien. Vereidigung der Eisenbahn-Polizei-Beamten.

Ew. Hochw. lassen wir die beiliegenden Verfügungen (a) an die K. Reg. zu Breslau und zu Oppeln die Vereidung der Eisenbahn-Polizei-Beamten betr., zur gef. Aushändigung mit dem erg. Ersuchen zugehen, darnach die Reg. zu Liegnitz gleichmäßig mit Anweisung gefälligst versehen zu wollen.

Anl. a.

Auf den Ber. der K. Reg. zu Oppeln v. 27. April (der K. Reg. zu Breslau v. 21. April) d. J., die Vereidung der Eisenbahn-Polizei-Beamten betr., eröffnen wir der K. Reg., daß, wenn gleich die gedachten Beamten zu den mittelbaren Staatsdienern nicht gerechnet werden können, wie in dem (von der K. Reg. zu Oppeln) allegirten Schreiben v. 16. Nov. 1839 [2]) ausgeführt worden, doch gegen die von dem Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft vorgeschlagene, (in der anliegenden Fassung) aufgestellte Formel (Anl. b.) zur Vereidung derselben nichts Wesentliches zu erinnern ist.

Im Uebrigen kann die Vereidung der Eisenbahnbeamten und zwar aller derjenigen, welche mit polizeilichen Funktionen betraut werden und zu dem Ende Uniform, oder ein Dienstabzeichen tragen, nach der gedachten Formel stattfinden. Berlin, den 8. Juni 1846.

Der Finanz-Minister. Für den Min. des Inn. Im Auftrage.
Flottwell. v. Manteuffel.

An
die K. Reg. zu Oppeln und zu Breslau.

Anl. b.

Eidesformel für Eisenbahn-Polizei-Beamte.

Ich N. N. schwöre zu Gott, dem Allmächtigen und Allwissenden, daß, nachdem ich zum — — an der N. N.schen Eisenbahn bestellt worden, Sr. K. Majestät von Preußen meinem Allergnädigsten Herrn, ich unterthänig treu und gehorsam sein und alle mir vermöge meines Amts obliegenden Pflichten nach meinem besten Wissen und Gewissen genau erfüllen und meinen Vorgesetzten willig Folge leisten will; so wahr rc.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 125 Nr. 195.)

2) R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 4. Juli 1846 an die K. Reg. zu Potsdam. Stempelpflichtigkeit der Protokolle über die Verpflichtung der Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften als Bahnpolizeibeamte.

Die K. R. erhält in der Anlage (a.) Abschrift des heute an die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ergangenen Bescheides, die Stempelpflichtigkeit der Protokolle über die Verpflichtung der Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften als Bahnpolizeibeamte betr., zur Nachricht und Achtung.

---

[1]) Das A. L. R. Thl. II. Tit. 10 §§. 68 u. 69 bestimmt:

§. 68. Alle Beamte des Staats, welche zum Militärstande nicht gehören, sind unter der allgemeinen Benennung von Civilbedienten begriffen.

§. 69. Dergleichen Beamte stehen entweder in unmittelbaren Diensten des Staats, oder gewisser demselben untergeordneter Kollegien, Korporationen und Gemeinen.

[2]) Vergl. das R. v. 16. Nov. 1839 oben S. 21.

Anl. a.

Was für die Bestallungen unbesoldeter Beamten im Tarife zum Stempel-Gesetze v. 7. März 1822 vorgeschrieben und auch auf die Verpflichtungs-Protokolle unbesoldeter Beamten analoge Anwendung gefunden hat, kann, wie der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf die Vorstellung vom 20. März d. J. erwiedert wird, bei der Vereidung der Bahnpolizeibeamten der Eisenbahn-Gesellschaften nicht Platz greifen, weil bereits anderweit anerkannt worden ist, daß die letzteren Beamten auch nicht für mittelbare Staatsbeamten anzusehen sind, und die Stempelfreiheit der Bestallungen und Verpflichtungs-Protokolle sich überall nur auf Staats-Beamte bezieht, in sofern sie für ihr Amt keine Besoldung zu beziehen haben. Die Verpflichtungs-Protokolle der Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften als Bahnpolizeibeamte sind vielmehr nach der Stempeltarif-Position »Protokolle« zu b. zu beurtheilen und danach mit 15 Sgr. stempelpflichtig, wobei um so mehr stehen geblieben werden muß, als nicht anerkannt werden kann, daß die Vereidung dieser Beamten lediglich im öffentlichen Interesse des Staats erforderlich sein sollte; sie erfolgt vielmehr recht eigentlich auch im Interesse des Instituts der Eisenbahn-Unternehmung.

Wollte man aber auch, was bisher nicht geschehen ist, annehmen, daß die Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften zu den mittelbaren Staats-Beamten gehören, so würde auch alsdann die Stempelfreiheit ihrer Verpflichtungs-Protokolle nicht nachgelassen werden können, indem, nach der oben angezogenen Tarif-Position, nur unbesoldete Beamtete in dieser Beziehung Stempelfreiheit zu genießen haben, die Eisenbahn-Beamten aber besoldet sind, wobei es in der Natur der Sache liegt, daß diese Besoldung, wie überall bei mittelbaren Staatsbeamten, nicht vom Staate, sondern aus anderen Fonds erfolgt.

Der Anforderung des Landraths des Niederbarnimschen Kreises ist daher nachzukommen und der Stempel von dem Extrahenten des Protokolls zu berichtigen.

Berlin, den 4. Juli 1846. Der Finanz-Minister.
An Flottwell.
die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft hieselbst.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 136 Nr. 196.)

IV. Kommunal-Steuerpflichtigkeit der Eisenbahn-Beamten.

R. der K. Min. des Inn. (Mathis) und d. Fin. (Oesterreich) v. 23. Mai 1847 an den K. Ober-Präsidenten zu N.

Ew. ꝛc. erwiedern wir erg. auf den gef. Ber. v. 10. d. M., wie wir der von Ihnen geäußerten Ansicht dahin beitreten, daß Eisenbahn-Beamte in Beziehung auf die Beitragspflicht zu Kommunalsteuern den mittelbaren Staatsdienern nicht gleichgestellt werden können [1]). (Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 173 Nr. 227.)

V. Gewährung von Gratifikationen an Eisenbahn-Aufsichts-Beamte aus Polizei-Strafgeldern.

1) R. der K. Min. d. Inn. u. d. Pol. (v. Rochow) u. d. Fin. (v. Alvensleben) v. 10. Jan. 1840 an die K. Reg. zu Magdeburg.

Der K. Reg. wird auf den Ber. v. 11. Nov. v. J. eröffnet, daß der von ihr bevorwortete Antrag des dortigen Direktoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger-Eisenbahn-Gesellschaft, den Aufsichts-Beamten dieser Gesellschaft einen Denuncianten-Antheil von den für Kontraventionen eingehenden Strafgeldern zu gewähren, nicht genehmiget werden kann, da die Verwilligung von Denuncianten-Antheilen im Allgemeinen bedenklich ist und auf deren Abschaffung, soweit thunlich, hingewirkt wird.

---

[1]) Das G. v. 11. Juli 1822 (G. S. 1822 S. 184) und die Dekl. v. 14. Mai 1832 (G. S. 1832 S. 145) disponiren über die ermäßigte Heranziehung der Staatsdiener, der städtischen, landschaftlichen und andern mittelbaren Staats-Beamten zu Kommunal-Abgaben und Leistungen. Die Gemeinde-Ordn. v. 11. März 1850 §. 3 hob alle persönliche Befreiungen von Gemeinde-Abgaben und Leistungen ohne Entschädigung auf. Das obige R. nimmt nun an, daß die Eisenbahn-Beamten nicht zu den durch das Gesetz v. 11. Juli 1822 und die Dekl. v. 14. Mai 1832 begünstigten Staatsdienern zu rechnen seien, und geht mithin von derselben Grundlage aus, wie das Schreiben der K. Min. des Inn. u. d. Pol. und der Fin. v. 16. Nov. 1839 (s. oben S. 21), welches ausspricht, daß die Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften nicht zu den mittelbaren Staats-Beamten zu rechnen seien.

Dagegen hat es kein Bedenken, die Hälfte der eingehenden Polizeistrafen zu einem Gratifikationsfond zu bestimmen und solchen jährlich unter die denuncirenden Beamten, nach Maaßgabe der von ihnen gemachten Anzeigen zu vertheilen, wodurch dasselbe Resultat, welches man sich von den Denuncianten-Antheilen verspricht, errreicht werden wird. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1840 S. 27 Nr. 44.)

2) Vergl. über die Verwendung der Polizei-Strafgelder zu Denuncianten-Antheilen und Gratifikationen überhaupt die im Polizeiwesen (Thl. VI. des Werkes) Bd. 2 S. 621—628, nebst Suppl. Bd. I. S. 194—195 u. Suppl. Bd. II. S. 237—238 gegebenen Reskripte.

VI. Errichtung von Unterstützungs- und Sterbekassen für Eisenbahn-Beamte.

R. der K. Min. d. Fin. (v. Bodelschwingh) und d. Inn. (Gr. v. Arnim) v. 9. Sept. 1843 an den K. Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg.

Das von Ew. ꝛc. mit dem Ber. v. 18. v. M. vorgelegte Statut einer für die Unter-Beamten der Anhaltschen Eisenbahn-Gesellschaft zu gründenden Unterstützungskasse giebt zu einem Bedenken keine Veranlassung.

Wir lassen solches daher an Ew. ꝛc. zurückgelangen, um der Gesellschafts-Direktion gef. zu eröffnen, daß sich gegen die Ausführung desselben nichts zu erinnern findet.

Bei vorkommenden ähnlichen Fällen wird es der Einholung höherer Genehmigung gar nicht bedürfen, da Einrichtungen, wie sie hier vorliegen, weder den Charakter einer öffentlichen, noch den einer gemeinschaftlichen Unterstützungs- und Sterbekasse tragen, sondern Verträgen der Eisenbahn-Gesellschaft mit ihren Beamten gleichstehen, deren Wirksamkeit sich auf die Dauer des Dienstverhältnisses beschränkt und sich nicht gegen die Mitglieder der Kasse oder gegen diese selbst, sondern nur gegen die Eisenbahn-Gesellschaft äußert. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 265 Nr. 355.)

VII. Befugniß der Eisenbahn-Beamten zum Waffentragen.

1) R. der K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) und des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 20. Sept. 1843 an den K. Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg. Nächtliche Bewaffnung der Bahnmeister und Bahnwärter auf den Eisenbahnen.

Auf Ew. Hochw. Ber. v. 28. Aug. c. finden wir nichts dagegen zu erinnern, daß sowohl den Bahnmeistern auf der Berlin-Anhaltschen-Eisenbahn das Tragen von Seitengewehren, als auch den Bahnwärtern die Führung von Spießen, während der nächtlichen Bewachung gestattet werde. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 296 Nr. 390.)

2) R. des K. Fin. Min. (Flottwell) und des Inn. (v. Manteuffel) v. 7. Febr. 1846 an den K. Eisenbahn-Kommissarius zu N. Bewaffnung der Eisenbahnwärter und Bahnhofswächter.

In Folge Ew. Hochw. Ber. v. 29. Dec. pr. genehmigen wir hiermit, daß die mit der Nachtwache beauftragten Eisenbahnwärter und Bahnhofswächter Spieße tragen dürfen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 75 Nr. 109.)

VIII. Ausübung der Disciplinar-Gewalt über die Eisenbahn-Polizei-Beamten.

Vergl. das R. der K. Min. des Inn. und für H., G. u. öffentl. A. v. 30. Mai 1850. (s. oben S. 15.)

Zweite Unter-Abtheilung.

Die allgemeine Gesetzgebung betreffend die Eisenbahn-Unternehmungen und die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum.

Das G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen bildet die Grundlage der allgemeinen Gesetzgebung über die Eisenbahn-Unterneh-

mungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum.

Es wird dasselbe daher zur besseren Uebersicht hier in seinem vollständigen Zusammenhange der systematischen Darstellung vorangestellt.

G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. haben für nöthig erachtet, über die Eisenbahn-Unternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum, allgemeine Bestimmungen zu treffen, und verordnen demnach auf den Antrag Unseres Staats-Min. und nach erfordertem Gutachten Unseres Staats-Raths, wie folgt:

§. 1. Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handels-Min. zu wenden, und demselben die Hauptpunkte der Bahnlinie, sowie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Aktien-Kapitals genau anzugeben. Findet sich gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben, nach den bereits ertheilten und künftig etwa noch zu erlassenden Instr., einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen. Wird in Folge dieser Prüfung Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilt, so hat das Handels-Min., unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besonderen Bedingungen und Maaßgaben, eine Frist festzusetzen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktien-Kapital gezeichnet und die Gesellschaft, nach einem unter den Aktienzeichnern vereinbarten Statute, wirklich zusammengetreten sei.

§. 2. Hinsichtlich der Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner finden folgende Grundsätze Anwendung:

1) die Aktien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;
2) die Ausgabe der Aktien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den Inhaber gestellter Promessen, Interimsscheine ꝛc. Ueber Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, ertheilt werden;
3) der Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den Fall, daß die ausgeschriebenen Partial-Zahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Konventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen, zulässig;
4) nach Einzahlung von 40 Prozent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Aktie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie
   a) den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Cessionar halten, oder
   b) der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Fall die Gesellschaft gegen den Cessionar keinen Anspruch hat.

   Der hierüber von dem Vorstande der Gesellschaft zu fassende Beschluß ist beim Ausschreiben der nächsten Partial-Zahlung bekannt zu machen.
5) Bei jeder folgenden Cession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4 für die erste gegeben worden sind.
6) Wenn nach Einzahlung von 40 Prozent die ferneren Partial-Zahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder
   a) den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen,
   oder
   b) denselben, unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Gesellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten betheiligt waren, dürfen neue Aktienzeichnungen zugelassen werden.

§. 3. Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung einzureichen; es muß jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden sein.

So lange die Bestätigung nicht erfolgt ist, bestimmen sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandats-Verträge. Mittelst der Bestätigung des Statuts, welches durch die G. S. zu publiziren ist, werden der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt.

§. 4. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handels-Min. vorbehalten, eben so sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

§. 5. Die Anlage von Zweigbahnen kann eben so, wie die von neuen Eisenbahnen überhaupt nur mit Unserer landesherrlichen Genehmigung stattfinden.

§. 6. Zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus, ist Unsere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Geldbarlehnen (womit der Kauf auf Kredit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handels-Min., welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§. 7. Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Reg. nöthig.

§. 8. Für den Fall, daß über den Erwerb der für die Bahn-Anlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen.

Dasselbe erstreckt sich insonderheit:

1) auf den zu der Bahn selbst erforderlichen Grund und Boden;
2) auf den zu den nöthigen Ausweichungen erforderlichen Raum;
3) auf den Raum zur Unterbringung der Erde und des Schuttes 2c., bei Einschnitten, Tunnels und Abtragungen;
4) auf den Raum für die Bahnhöfe, die Aufseher- und Wärterhäuser, die Wasserstationen und längs der Bahn zu errichtenden Kohlenbehältnisse zur Versorgung der Dampfmaschinen, und
5) überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahn-Anlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die obigen Zwecke (Nr. 1—5) in Anspruch zu nehmen sind, steht in jedem einzelnen Falle der Reg., mit Vorbehalt des Rekurses an das Min., zu. Dagegen ist das Expropriationsrecht auf solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waaren-Magazine u. dergl., nicht den unter Nr. 5 gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privat-Interesse der Gesellschaft angehen.

§. 9. Außer dem Expropriationsrechte wird der Gesellschaft auch das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interims-Wegen, der Materialien-Gewinnung 2c., ebenso, wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststraßen dem Staate zusteht, eingeräumt. In welchem Umfange dieses Recht nach den, in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Vorschriften geltend zu machen, und welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen sind, hat die Reg., vorbehaltlich des Rekurses an das Handels-Min., zu bestimmen. Jedoch ist überall das Ausgraben von Erde zur Ziegelfabrikation und von Feldsteinen, sowie die Eröffnung von Steinbrüchen und die Benutzung schon vorhandener Steinbrüche, in den durch gegenwärtigen Paragraphen den Gesellschaften beigelegten Befugnissen nicht enthalten.

§. 10. Wenn die Gesellschaft ein benachbartes Grundstück zur Unterbringung der Erde und des Schuttes in Anspruch genommen hat (§. 8. Nr. 3), so soll, nachdem dieser Zweck vollständig erreicht ist, der Eigenthümer die Wahl haben, dieses Grundstück (nach §. 8) der Gesellschaft fortwährend zu überlassen, oder (nach §. 9) gegen Ersatz der Werthsverminderung zurückzunehmen. Sollte jedoch der fortwährende Besitz desselben der Gesellschaft für die Sicherheit der Bahn nöthig sein, so fällt der Anspruch des Eigenthümers auf Rückgabe hinweg.

§. 11. Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das A. L. R. in Kraft ist, nach Vorschrift der §§. 8—11. Thl. I. Tit. 11.

Die Reg. ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren unter Zuziehung beider Theile. Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwerths, das Grundstück der Gesellschaft zu übergeben, und wird nöthigen Falls von der Reg. hierzu angehalten.

Der Eigenthümer kann, wenn er mit der Schätzung der Taxatoren nicht zufrieden ist, auf richterliche Entscheidung über den Werth antragen. Der Gesellschaft steht ein solches Recht nicht zu.

In der Rheinprovinz, soweit das A. L. R. daselbst nicht in Kraft ist, erfolgt die Aus-

übung des Expropriationsrechts (§. 8) und die Feststellung der Entschädigungen nach den für die Expropriation dort geltenden Bestimmungen.

§. 12. Wenn bei der Entschädigung, außer dem Eigenthümer, auch Realberechtigte in Betracht kommen, so hängt es von dem Ermessen der Reg. ab, ob die Entschädigungssumme gerichtlich deponirt, oder ob dafür Kaution gestellt werden soll, in welchem letzten Fall die Gesellschaft, vom Zeitpunkt der Uebergabe an, landesübliche Zinsen zu zahlen hat.

§. 13. Für die vorübergehende Benutzung von Grundstücken (§. 9) ist die Entschädigung in gleicher Art, wie bei der Expropriation (§. 11), zu bestimmen. Es kann aber für deren Gewährung die Bestellung einer angemessenen Kaution verlangt werden, in welchem Falle die Reg. die Sache interimistisch zu reguliren hat.

§. 14. Außer der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Reg. an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluths-Anlagen 2c. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu bestellen haben.

§. 15. Bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke, welche nach §. 8 der Expropriation unterworfen sind, ohne Unterschied, ob die Veräußerung selbst durch Expropriation oder durch freien Vertrag bewirkt wird, kommen die, für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung, auch sollen die dabei vorkommenden Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen.

§. 16. Hat die Gesellschaft ein nach §. 8 der Expropriation unterworfenes Grundstück, sei es durch Expropriation oder durch freien Vertrag erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf, als auf Vorkauf eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird.

§. 17. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb (§. 16) verkleinerten Grundstücks.

§. 18. Den Wiederkauf kann dieser Eigenthümer in solchem Fall zu jeder Zeit geltend machen, bestreitet die Gesellschaft das Dasein der im §. 16 bestimmten Bedingungen, so tritt richterliche Entscheidung ein. Die Gesellschaft kann von ihrer Seite den Eigenthümer auffordern, sich über die Ausübung dieses Rechts zu erklären, und er verliert dasselbe, wenn er nicht binnen zwei Monaten diese Erklärung abgiebt. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthsverminderung. Dagegen kann die Gesellschaft keine Verbesserungen in Anrechnung bringen, wohl aber die von ihr auf diesem Boden etwa errichteten Gebäude oder andere Anlagen hinwegnehmen.

§. 19. Der Vorkauf tritt ein, wenn die Gesellschaft das entbehrlich gewordene Grundstück anderweit zu verkaufen Gelegenheit findet. Sie hat diese Absicht, sowie den angebotenen Kaufpreis dem nach §. 17 berechtigten Eigenthümer anzuzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Unterläßt die Gesellschaft die Anzeige, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.

§. 20. Für alle Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahn-Anlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

§. 21. Das Handels-Min. wird nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaften stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§. 22. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Reg. die Genehmigung dazu ertheilt worden.

§. 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handels-Min. zu erlassenden Regl., der Gesellschaft übertragen. Das Regl. wird zugleich

das Verhältniß der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

§. 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadensersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.

§. 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des §. 45., der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Konkurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personen- als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muß jedoch

1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung oder sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und
2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahn-Reglement oder sonst polizeilich für unzuläßig erklärt ist.

§. 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können, zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§. 28–31. vergl. mit §. 45), die Befugniß erlangen, wenn das Handels-Min., nach Prüfung aller Verhältnisse, angemessen findet, denselben eine Koncession zu ertheilen.

§. 28. Auf solche Konkurrenten sind, in Ansehung der Bahn-Polizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, sowie der Verpflichtung zum Schaden-Ersatz, dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§. 23 24. 25. für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§. 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, daß durch dessen Entrichtung, unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren,

1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluß der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,
2) der statutenmäßige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für außergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betr. Ausgaben aufgebracht,
3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschließlich der im § 38. gedachten) gedeckt werden können; woneben außerdem
4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender, Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlage-Kapitals, zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maaßgabe jedoch, daß dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlage-Kapitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 Prozent des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 Prozent des Anlage-Kapitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlage-Kapital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte, Meliorationen zu rechnen, in soweit dieselben durch Erweiterung des Grund-Kapitals bewirkt worden sind.

§. 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

1) Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebs-Periode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2\frac{3}{4}$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniß der
   auf die Bahn und deren Zubehör
   und auf das Fahr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar

verwendeten Anlage=Kapitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil, mit Berücksichtigung der im §. 29. Nr. 4. gegebenen Vorschriften für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der sonach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem §. 29. Nr. 1—3. bezeichneten Ausgabe=Positionen zusammengenommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.

2) Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen= und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Zentnerzahl der Güterfracht nach Verhältniß des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen=Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniß auf Zentner=Einheiten zu reduciren.

3) Die zu 1. ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen= oder Zentner=Einheiten reducirten Fuhr= und Transportbetriebes zu 2. getheilt, ergiebt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Zentner Waare.

Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Güter=Transport stattgefunden, so soll bei der Reduktion zu 2.
hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz
hinsichtlich des Güter=Transports aber ein Durchschnittssatz
angenommen werden.

4) Die schließliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduktion auf Personen= oder Zentner=Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Güter=Transport.

§. 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handels=Min. für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höchstens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als diese in der Zwischenzeit eintretende Veränderungen, sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmäßig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§. 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeld=Tarifs nach §§. 29. und 30. erfolgt ist, die Preise, welche sie für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höheren Reinertrag als 10 Prozent des in dem Transport=Unternehmen angelegten Kapitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

1) den Fracht=Tarif (sowohl für den Waaren= als für den Personen=Transport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handels=Min. nicht erhöhet werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmäßigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermäßigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch

2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

§. 33. Sofern nach Abzug der das Transport=Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschließlich des in dem Statute mit Genehmigung des Min. festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Prozent des in dem Unternehmen angelegten Kapitals ergiebt, müssen die Fuhrpreise in dem Maaße herabgesetzt werden, daß der Reinertrag diese zehn Prozent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür in §. 29. verstattete Maximum von zehn Prozent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Prozent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Prozent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Kapitale ergeben.

§. 34. Um die Ausführung der in den §§. 29—33. gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handels=Min. zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgesetzten Reg. einzureichen.

§. 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld= oder des Fracht=Tarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Rekurses an das Handels=Min., der Reg. zu.

§. 36. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene

Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverw. zu bringen.

2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter.

3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.

4) Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen, zu befördern.

5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Post-Freipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

6) Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.

§. 37. Wird eine Konkurrenz im Transport auf der Eisenbahn verstattet (§. 27.), so sind die Konkurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet, wie die ursprünglichen Unternehmer. (§. 36.) Für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern ist bei Ertheilung der Koncession Bedacht zu nehmen.

§. 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Aktien-Kapital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite, innerhalb Unserer Staaten konzessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im §. 36. zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahn-Gesellschaften befreit.

§. 39. Der Ertrag der im §. 38. vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handels-Min. mit besonderer Anweisung versehen.

§. 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§. 41. Sollte künftig eine Konkurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§. 27.), so wird den Konkurrenten gleichfalls eine angemessene Abgabe aufgelegt und darüber in der Koncession das Nöthige bestimmt werden.

§. 42. Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transporteröffnung an, gefordert werden.

2) Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkt an gefordert werden, mit welchem, zufolge des §. 31., eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.

3) Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.

4) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

   a) der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünf und zwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Aktionaire im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.

b) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen auf die Staatskasse übergehen.

c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.

d) Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§. 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staat einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§. 44. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden, anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§. 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handels-Min., den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung, oder in einer Seiten-Verbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch vor Ablauf des im §. 26. gedachten Zeitraums, zu gestatten. Sie muß sich gefallen lassen, daß die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handels-Min. wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre (§. 26.) statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Konzession des Anschlusses festsetzen.

§. 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über das Unternehmen wird, nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§. 1.), ein beständiger Kommissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

§. 47. Die ertheilte Koncession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 48. Die Bestimmungen dieses G. über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum, sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahn-Gesellschaften, deren Statuten bereits Unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§. 49. Wir behalten Uns vor, nach Maaßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen G. gegebenen Bestimmungen, durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Koncessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits koncessionirten oder in Gemäßheit dieses G. zu koncessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem G. weder festgesetzte noch vorbehaltene (§. 38.) und, sofern von künftig zu koncessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Koncession erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

Urkundlich 2c. 2c.

Gegeben Berlin, den 3. Nov. 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler.
Graf v. Alvensleben. v. Stülpnagel (für den Kriegs-Min.).

Beglaubigt: Düesberg.

(G. S. 1838. S. 505.)

Erster Abschnitt

Von der Gründung und Konzessionirung der Eisenbahn-Gesellschaften.

Erstes Kapitel.

Von den die Gründung einer Eisenbahn-Gesellschaft vorbereitenden Maaßregeln.

Der §. 1 des G. v. 3. Nov. 1838 (s. oben S. 25). enthält die näheren Vorschriften über das bei beabsichtigter Gründung neuer Eisenbahn-Gesellschaften zu beobachtende Verfahren und in Betreff der hierbei Seitens der Staats-Behörden zu beaufsichtigenden Grundsätze.

Außerdem sind in dieser Beziehung nachstehende ministerielle Anordnungen ergangen:

1) C. R. des K. Staatsmin. v. 30. Nov. 1838 an sämmtl. K. Oberpräs., betr. die Prüfung der Anträge auf die Koncessionirung zu Eisenbahn-Unternehmungen.

Bei Berathung des in der G. S. erscheinenden G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 (G. S. S. 505—516.) ist es nothwendig befunden worden, in Ansehung der Prüfung der Anträge auf Koncessionirung von Eisenbahn-Anlagen gewisse allgemeine Grundsätze aufzustellen, um eine mehrseitige Erwägung dieser Anträge und der für die Ausführung der projektirten Unternehmungen etwa zu stellenden besonderen Bedingungen vorangehen zu lassen, bevor die Allerh. Genehmigung dafür nachgesucht wird.

Das Staats-Min. hat daher die Grundsätze und Gesichtspunkte, nach welchen die Prüfung solcher Anträge zu veranlassen ist, in einer von des Königs Maj. genehmigten Instr., vorbehaltlich der in den einzelnen Fällen etwa zu ertheilenden besonderen Anweisungen, im Allgemeinen festgestellt. Von dieser Instr. (Anl. a.) und den zur Erläuterung derselben beigefügten Bemerkungen erhalten Euer rc. in den Anl. Abschriften zur gefälligen Kenntnißnahme, mit dem Ersuchen, bei vorkommenden Fällen sowohl Ihrerseits darnach zu verfahren, als auch die Reg. demgemäß mit Anweisung zu versehen.

Ein Theil der in der Instr. enthaltenen Bestimmungen erscheint, da solcher auch für das Publikum von Interesse ist, zur öffentl. Bekanntmachung geeignet.

Es sind daher in der Anl. die zur Kenntniß des Publikums zu bringenden Bestimmungen über die Begründung und Prüfung der Anträge auf Koncessionirung von Eisenbahn-Anlagen zusammengestellt worden. Euer rc. wollen diese Bestimmungen sowohl durch die Amtsbl., als durch die Zeitungen, öffentl. bekannt machen, und ein Exemplar der Bekanntmachung dem mitunterz. Fin. Min. einsenden, damit in vorkommenden Fällen darauf verwiesen werden könne.

Anl. A.

Bestimmungen

über die Prüfung der Anträge auf Koncessionirung von Eisenbahn-Anlagen.

§. 1. Jeder Antrag auf Koncession für eine Eisenbahn-Anlage zur allgemeinen Benutzung wird an den Chef des Handels-Depart. gerichtet.

Dieser Antrag muß durch den Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens begründet werden. Dazu gehört, daß aus zuverlässigen Quellen, so weit sie zugänglich sind, die Erheblichkeit des jetzigen Verkehrs, des Personen- sowohl, als des Güter-Transports, zwischen den durch die Eisenbahn zu verbindenden Punkten angegeben werde, und daß die hauptsächlichsten Gegenstände des Waaren-Transports bezeichnet werden. Außerdem ist die gewählte Bahnlinie, so weit als nach vorläufiger Prüfung möglich, genau anzugeben, und die Motive, welche die Wahl bestimmt haben, seien es technische oder sonstige, sind vollständig darzulegen.

Endlich muß durch Beifügung einer Skizze der Terrainverhältnisse, unter spezieller Angabe der für die Bahn anzunehmenden stärksten Ansteigungen und des kleinsten Halbmessers der vorkommenden Krümmungen, sowie der Mittel zur Ueberwindung der hieraus oder sonst aus den Terrainverhältnissen hervorgehenden Schwierigkeiten, die technische Ausführbarkeit der gewählten Linie ersichtlich gemacht, und ein möglichst vollständiger Ueberschlag der Ausführungs- und Unterhaltungskosten beigefügt werden.

§. 2. Von Seiten des Chefs des Handels-Depart. wird zunächst die allgemeine Zulässigkeit des Unternehmens geprüft.

§. 3. Ist solche nicht anzuerkennen, so wird derselbe den Antrag mit seinem Gutachten dem Staatsmin. vorlegen.

§. 4. Im entgegengesetzten Falle kommunicirt der Chef des Handels-Depart. den vorgelegten Entwurf dem Kriegs-Min. zur Erklärung über die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit der Bahn-Anlage in militairischer Beziehung, und setzt alle übrige Depart. vorläufig davon in Kenntniß, daß die nähere Prüfung des gestellten Antrags durch die Provinzialbehörden veranlaßt werden solle.

Wird hingegen von Seiten eines andern Depart. ein Bedenken gefunden, so ist darüber unverweilt dem Chef des Handels-Depart. zum Zweck der weiteren Erörterung Mittheilung zu machen.

§. 5. Werden dagegen solche Bedenken nicht zur Sprache gebracht, so läßt der Chef des Handels-Depart. den vorgelegten Antrag dem Oberpräsid. der Provinz zugehen, um solchen durch die Reg., welche dabei betheiligt sind, begutachten zu lassen, und demnächst sein eigenes Gutachten zu erstatten.

Die Prüfung wird gerichtet:

1) auf die Erörterung der für die Nützlichkeit der Anlage angeführten Gründe;
2) auf die technische Ausführbarkeit des Unternehmens und die muthmaaßliche Zulänglichkeit der angenommenen Kosten;
3) auf die demselben aus allgemeinen landespol. Rücksichten etwa entgegenstehenden Hindernisse;
4) auf die mit der nachgesuchten Koncession möglicherweise in Widerspruch tretenden Privatgerechtsame, besonders wenn dadurch Entschädigungs-Ansprüche gegen den Staat oder gegen die Gesellschaft begründet werden könnten;
5) auf die für die Feststellung der Bahnlinie, oder für Veränderungen der in Vorschlag gebrachten, in Betracht kommenden partikulären Interessen;
6) auf die Solidität der an die Spitze des Unternehmens getretenen Personen;
7) auf die Vorschläge wegen Zusammenbringung der Fonds, wobei besonders die Maaßregeln zu berücksichtigen sind, welche zu nehmen sein werden, um Aktienschwindel zu verhüten;
8) auf die für den Verkehr wünschenswerthen künftigen Fortsetzungen der Bahn, auf die Wahrscheinlichkeit künftiger Zweigbahnen, und auf die für Erleichterung solcher Anl. rathsam scheinenden Vorbehalte.

Es bleibt den Reg. dabei überlassen, in welcher Weise sie von den Landräthen und von den Kommunalbehörden größerer Orte, sowie von einzelnen durch Gewerbs- und sonstige Verhältnisse zu einem Urtheil in der Sache berufenen Personen, Information einziehen wollen.

§. 6. Melden sich während der Prüfungs-Verhandlungen andere Unternehmer für dieselbe Anl. oder für eine Fortsetzung und Erweiterung derselben, so ist auch die Prüfung solcher späteren Vorschläge zu veranlassen, damit von den gemachten Anerbietungen diejenigen gewählt werden können, welche dem allgemeinen Interesse am meisten zuzusagen scheinen.

§. 7. Die an den Chef des Handels-Depart. zurückgehenden Materialien werden den betheiligten Verw.-Chefs mitgetheilt, denen es anheimgestellt bleibt, zur Vermeidung schriftlichen Votirens, ihre Referenten zur Prüfung der gemachten Vorschläge zusammentreten zu lassen. Findet sich dabei ein erheblicher Mangel in den ökonomischen oder technischen Grundlagen des Plans, so werden die Verhandlungen dem Chef des Handels-Depart. wieder vorgelegt, um solchen ergänzen zu lassen. Erscheinen dagegen die Verhandlungen vollständig, so proponirt die Kommission die der Ausführung desselben zu stellenden speziellen Bedingungen.

§. 8. Der darüber erstattete Bericht gelangt durch den Chef des Handels-Depart. an das Staats-Min., welches über die Zulässigkeit und Gemeinnützigkeit des Unternehmens berathet, und wenn solche anerkannt wird, für die Ertheilung der Genehmigung an Se. Maj. berichtet.

§. 9. Der Antrag an des Königs Maj. wird gerichtet:

a) auf die Ermächtigung zur Bildung einer Gesellschaft behufs Ausführung des Unternehmens mit einem bestimmten Aktien-Kapital, unter den allgemeinen für derartige Unternehmungen festgestellten Bedingungen, mit Hinzufügung der für den speziellen Fall etwa noch erforderlichen besondern Bedingungen und Klauseln;
b) auf die Genehmigung zur Ausführung des Baues, nach erfolgter Bestätigung des Gesellschafts-Statuts;
c) auf die Anwendbarkeit der gesetzlichen Bestimmungen wegen Expropriation auf das genehmigte Unternehmen.

§. 10. Die Allerh. Genehmigung zur Anlage einer jeden Eisenbahn wird dem Statute der Gesellschaft, dessen weitere Kundmachung durch die G. S. erfolgt, vorgedruckt.
Berlin, d. 30. Nov. 1838.
(A. XXII. 210—1, 202.) K. Staats=Min.

2) R. der K. Min. des Inn. u. d. Pol. und d. Fin. (Gr. v. Alvensleben) v. 23. Sept. 1840 an den K. Ob. Präsid. der Provinz Schlesien. Zulässigkeit der Aufforderung zu Aktienzeichnungen auf Eisenbahn=Unternehmungen vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung.

Da der §. 1 der Instr. v. 30. Nov. 1838 (Ann. S. 211) zur Begründung eines jeden Antrages auf Koncessionirung einer Eisenbahnanlage mancherlei, mit nicht unbeträchtlichen Kosten verbundene Vorarbeiten verlangt, auf deren Verausgabung Einzelne auf die Gefahr hin, daß dem Unternehmen hinterdrein die Genehmigung versagt würde, sich nicht füglich einlassen können, so liegt es, wie wir Ew. Exc. auf den Ber. v. 24. v. M. erwiedern, in der Natur der Sache, daß diejenigen, welche das Projekt einer Eisenbahnanlage auffassen, Behufs der Verfolgung desselben schon vor der Nachsuchung oder Erlangung der im §. 1 des G. v. 3. Nov. 1838 gedachten landesherrlichen Genehmigung mit einer größern Zahl von Interessenten zusammentreten, welche in Gemeinschaft mit ihnen, im Falle das Unternehmen Fortgang hat, als Aktionäre sich dabei betheiligen wollen und vorerst die Kosten der nöthigen Vorarbeiten aufbringen.

Es kann daher nicht wohl dagegen etwas erinnert werden, daß gleich von vornherein Aktienzeichnungen eingeleitet werden, wie denn auch der §. 1 des G. v. 3. Nov. 1838 dem nicht entgegensteht. Denn die darin enthaltene Anordnung, daß nach Ertheilung der landesherrlichen Genehmigung eine Frist festzusetzen sei, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktienkapital gezeichnet worden, hat nur den Zweck, dafür zu sorgen, daß von den Antragstellern auf Grund der einmal erlangten landesherrlichen Genehmigung nicht auf unbestimmte Zeit hin, ohne daß das Unternehmen Fortgang nehme, ein Recht auf dessen Ausführung geltend gemacht, vielmehr, wenn sich keine hinlängliche Theilnahme findet, die landesherrliche Genehmigung außer Kraft gesetzt werden kann. Demgemäß muß binnen einer gewissen Frist die vollständige Zeichnung des für erforderlich erachteten Aktienkapitals nachgewiesen werden; aber es wird hierdurch keineswegs ausgeschlossen, daß früher schon Aktienzeichnungen gesammelt werden, wie denn auch in dem Eingange des §. 1 ausdrücklich von den Anträgen einer „Gesellschaft" die Rede ist, also vorausgesetzt wird, daß schon vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung ein Verein von Theilnehmern zusammengetreten sei. Daß dergleichen Theilnehmer durch öffentliche Aufforderungen zu Aktienzeichnungen gesucht werden, scheint an sich nicht bedenklich zu sein; nur dürfen dergleichen Aufforderungen nicht durch unrichtige Angaben oder zweideutige Andeutungen das eigentliche Sachverhältniß verdunkeln und zu Voraussetzungen Anlaß geben, als ob es sich von bereits zur Ausführung genehmigten Anlagen handele, während das Projekt noch erst in der Vorbereitung begriffen und die Genehmigung noch erst auszuwirken ist.

In diesem Sinne ist in der von Ew. Exc. in Bezug genommenen, aus Anlaß eines besondern Falls erlassenen Bekanntmachung v. 14. Juni 1837 (Anl. a.) vor Täuschungen durch Aufforderungen zu Unterzeichnung und Einzahlung auf Eisenbahnunternehmungen gewarnt worden. Sofern aber das wirkliche Sachverhältniß so dargelegt wird, daß zu einer Täuschung kein Anlaß gegeben wird, findet es kein Bedenken, die Erlaubniß zur Veröffentlichung von Aufforderungen zu Aktienzeichnungen für Eisenbahnunternehmungen auch vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung zu ertheilen.

Anl. a.

Es ist zur Kenntniß der unterz. Minist. gekommen, daß verschiedene sogenannte Comité's zur Unterzeichnung und Einzahlung auf Eisenbahnunternehmungen auffordern, deren Ausführung weder überhaupt genehmigt, noch dem auftretenden Comité zugesichert ist, weshalb denn auch von den konstituirten Aktiengesellschaften, deren jene Aufforderungen gedenken, noch nicht die Rede sein kann. Da unter solchen Umständen die angebotenen Aktien ohne allen Werth und nur geeignet sind, den Käufern Verpflichtungen aufzuerlegen, ohne daß Rechte und Ansprüche mit diesen verbunden wären, so finden sich die Minist. veranlaßt, das Publikum auf die Täuschungen aufmerksam zu machen, welche aus dem Ankaufe solcher Aktien entstehen könnten. Berlin, den 14. Juni 1837.

Min. des Inn. u. d. Pol. Fin. Min.
v. Rochow. Graf v. Alvensleben.

(Min. Bl. 1840 S. 420 Nr. 722.)

3) R. des K. Min. des Inn. u. d. Pol. (v. Meding) v. 30. Aug. 1841 an die K. Reg. zu Cöln, Düsseldorf, Arnsberg, Münster und Minden. Mitwir=

kung der Kreis- und Kommunalbehörden zur Beförderung von Eisenbahn-Unternehmungen.

Von Seiten der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Cöln ist darüber Klage geführt, daß die bei Ausführung der projektirten Cöln-Mindenschen Eisenbahn betheiligten Kommunen sehr wenig geneigt seien, das Unternehmen der Gesellschaft fördernd zu unterstützen. Nicht erkennend, daß und wie sehr die Ausführung der Bahn die nächsten Interessen der davon berührten Kommunen betrifft, komme es nur zu häufig vor, daß dieselben noch darauf ausgehen, so viel als möglich an Entschädigungen zu erlangen. Die Direktion hat daher den Wunsch ausgesprochen, nicht nur, daß die betr. Reg. angewiesen werden, die Aktienzeichnung Seitens der Kommunen und Korporationen möglichst zu fördern, sondern auch dahin zu wirken, daß die betr. Kreis- und Kommunalbehörden zur Erlangung der Herstellung einer für ihre Interessen so ungemein ersprießlichen großen Kommunikationsanlage, womöglich auch unentgeltliche Leistungen und Beiträge übernehmen.

Wenngleich nun in dieser Ausdehnung den Wünschen der Direktion zu willfahren, nicht wohl möglich ist, so würde es doch allerdings sehr zu beklagen sein, wenn von Seiten einzelner Kommunal-Vorstände das Verhältniß der Kommunen zu der Unternehmung unrichtig beurtheilt und dadurch Schwierigkeiten herbeigeführt werden sollten, deren Beseitigung eben so sehr im Interesse der Kommunen, als der Eisenbahn-Unternehmung zu wünschen sein möchte. In solchen Fällen vermittelnd einzuwirken und dafür zu sorgen, daß nach richtigen Ansichten verfahren und der Gegenstand in derjenigen Bedeutung aufgefaßt werde, in der seine dereinstige Entwickelung zu hoffen, erscheint dann allerdings als Beruf und Aufgabe der betheiligten Provinzialbehörden; ich habe daher der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auch schon im Voraus versichern dürfen, daß dieser Beruf von Seiten der K. Reg. nicht wird verkannt werden und daß sie auf Ihre Unterstützung in solchen Fällen jederzeit mit Sicherheit wird rechnen dürfen.

(Min.-Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 246 Nr. 396.)

4) R. der K. Min. d. Fin. (Flottwell) u. des Inn. (v. Patow) v. 16. Juli 1845 an den Landrath N. zu N. Mitwirkung der Landräthe bei Anlage öffentlicher Kommunikationsmittel, insbesondere von Eisenbahnen.

Wenn schon, wie wir Ew. Hochw. auf den Bericht v. 25. März d. J. erwiedern, die Anlage öffentlicher Kommunikationsmittel, insbesondere von Eisenbahnen, die Interessen der landräthlichen Kreise, welche dabei betheiligt sind, oder von den Vortheilen derselben ausgeschlossen werden, so nahe berühren, daß die Aufmerksamkeit der Landräthe dafür in Anspruch genommen wird, so kann es dennoch auch in demjenigen Stadium solcher Unternehmungen, wo die Anträge noch nicht zur Erwirkung der Koncession beim Fin. Min. reif sind, nur für angemessen erachtet werden, wenn die Landräthe, sobald ihre Mitwirkung dabei von den Unternehmern nachgesucht wird, sich des Einverständnisses der Reg. dabei versichern, bevor sie ihre mitwirkende Thätigkeit eintreten lassen. Theils wird dies durch die Stellung der Landräthe zu der Reg., welche als Landespolizei-Behörde ein sehr wesentliches Interesse dabei hat, an sich bedingt, theils vermag der Landrath auch nicht zu übersehen, inwiefern nicht bereits durch beabsichtigte anderweite Unternehmungen oder sonstige Gründe das ihm erheblich scheinende Projekt sich als unzuläßig darstellt, und deshalb jedenfalls der Aufwand von Kosten und Kräften zur Zeit vermeidenswerth bleibt.

(Min.Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 277 Nr. 298.)

5) R. der K. Min. d. Fin. (Flottwell) u. des Inn. (v. Manteuffel) v. 14. Juli 1846 an die K. Reg. zu N. Kommunikation mit der städtischen Ortsbehörde über die Durchführung von Eisenbahnen durch deren Gebiet.

—. In dem Falle der Durchschneidung des städtischen Gebiets durch eine Eisenbahn darf die Ortsbehörde wohl verlangen,

von denjenigen Veränderungen vollständige Kenntniß und Uebersicht zu erhalten, welche durch den Bau der Bahn veranlaßt werden und möglicherweise besondere Maßregeln seitens der Ortsbehörde erheischen.

Jedoch ist der letztern, wenn auch eine solche Mittheilung unterblieben, in keinem Falle die Befugniß einzuräumen, den Bau zu verhindern, da anzunehmen ist, daß bei der Prüfung des Plans seitens der betr. Reg. die in Anwendung kommenden gesetzlichen Vorschriften nicht unbeachtet geblieben sein werden, und daß die Ortsbehörde, deren Bezirk von einer Bahnlinie durchschnitten wird, vorher darüber gehört worden ist.

Die K. Reg. hat hiernach zu veranlassen, daß dem Magistrate zu N. unverzüglich ein Auszug aus dem Bauplane der N. N.schen Eisenbahn, soweit solcher jene Stadt und deren Gebiet betrifft, zugestellt werde. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 150 Nr. 241.)

Zweites Kapitel.

Von der landesherrlichen Genehmigung der Eisenbahn-Gesellschaften.

Das Gesetz v. 3. Nov. 1838 bestimmt im §. 3, daß jedes Statut einer zu gründenden Eisenbahn-Gesellschaft zur landesherrlichen Bestätigung eingereicht werden, zuvor jedoch der Bauplan im Wesentlichen festgestellt sein müsse. Erst durch die Bestätigung des durch die G. S. zu publicirenden Statuts erlangt die Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft.

Nach §. 5 a. a. O. ist zur Anlage von Zweigbahnen ebenfalls die landesherrliche Genehmigung nothwendig.

Dagegen sollen die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, sowie die Verhältnisse der Konstruktion der Bahn und der anzuwendenden Fahrzeuge nur an die Zustimmung des Handels-Min. gebunden sein. (§. 4.)

Ueber die den Eisenbahn-Kommissarien übertragene Prüfung der Lokomotiven und Genehmigung zu deren Benutzung vergl. das C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. v. 8. Jan. 1849 (s. oben S. 15.)

Zweiter Abschnitt.

Von den Rechts-Verhältnissen der Eisenbahn-Gesellschaften.

Erstes Kapitel.

Von den Rechten der Eisenbahn-Gesellschaften.

Erster Titel.

Von der Ausstellung der Eisenbahn-Aktien und den Rechts-Verhältnissen der Aktien-Gesellschaften im Allgemeinen.

M. Pöhls, das Recht der Aktien-Gesellschaften mit besonderer Rücksicht auf Eisenbahn-Gesellschaften. Hamburg. 1842.

I. Das G. v. 3. Nov. 1838 stellt im §. 2 (s. oben S. 25) die Grundsätze auf, welche hinsichtlich der Eisenbahn-Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner Anwendung finden sollen.

II. Demnächst sind die Rechtsverhältnisse der Aktien-Gesellschaften allgemein geordnet worden, jedoch ohne rückwirkende Kraft auf bereits bestehende Aktien-Gesellschaften, durch das (nachstehende) G. über die Aktien-Gesellschaften v. 9. Nov. 1843.

Wir Friedrich Wilhelm rc. rc. verordnen über die Rechtsverhältnisse der Aktien-Gesellschaften, auf den Antrag Unseres Staats-Min. und nach erfordertem Gutachten Unseres Staats-Raths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

I. Allgemeine Grundsätze.

§. 1. Aktien-Gesellschaften mit den im gegenwärtigen G. bestimmten Rechten und Pflichten können nur mit landesherrlicher Genehmigung errichtet werden.

Der Gesellschaftsvertrag (das Statut) ist zur landesherrlichen Bestätigung vorzulegen.

§. 2. Der Gesellschaftsvertrag ist gerichtlich oder notariell aufzunehmen oder zu vollziehen. Derselbe muß insbesondere bestimmen:

1) die Firma und den Sitz der Gesellschaft;
2) den Gegenstand des Unternehmens und ob dasselbe auf eine gewisse Zeitdauer beschränkt ist oder nicht;
3) die Höhe des Grundkapitals, so wie der einzelnen Aktien, und ob diese auf jeden Inhaber, oder auf bestimmte Inhaber gestellt werden sollen;

4) die Grundsätze, nach welchen die Bilanz (§. 24) aufzunehmen ist.
5) die Art der Vertretung und die Formen für die Legitimation der Vertreter;
6) die Form, in welcher die Zusammenberufung der Mitglieder erfolgt;
7) die Art und Weise, wie das Stimmrecht von den Mitgliedern ausgeübt wird;
8) die Gegenstände, über welche schon durch einfache Stimmenmehrheit oder nur durch eine noch größere Anzahl von Mitgliedern Beschluß gefaßt werden kann;
9) die öffentlichen Blätter, in welchen die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen sollen.

§. 3. Der bestätigte Gesellschafts-Vertrag wird durch das Amtsblatt desjenigen Reg. Bez., in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, bekannt gemacht.

Eine Anzeige von der Bestätigung des Gesellschafts-Vertrages ist in die G. S. aufzunehmen.

Ist jedoch der Gesellschaft die Ausstellung von Aktien auf jeden Inhaber gestattet,
oder sind derselben, über die Bestimmungen des gegenwärtigen G. hinaus, besondere Vorrechte beigelegt worden,
oder sind im Statut die Bestimmungen des gegenwärtigen G. abgeändert,
so muß die vollständige Aufnahme des Gesellschafts-Vertrages nicht blos in das Amtsblatt, sondern auch in die G. S. erfolgen.

Die Kosten der Bekanntmachung durch das Amtsblatt trägt die Gesellschaft.

§. 4. Jede Veränderung oder Verlängerung des Gesellschafts-Vertrages bedarf ebenfalls der landesherrlichen Genehmigung, so wie der im §. 3 vorgeschriebenen Bekanntmachung.

§. 5. Die Aktien-Gesellschaft darf keine Firma annehmen, welche die Namen der Betheiligten ausdrückt, sondern ist nach dem Gegenstande, für welchen sie errichtet worden, zu benennen.

§. 6. Die Koncession einer Aktien-Gesellschaft kann vom Landesherrn aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gegen Entschädigung zurückgenommen werden.

Die Entschädigung erstreckt sich jedoch nur auf den wirklichen Schaden, nicht auf den entgangenen Gewinn.

Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet in streitigen Fällen der Richter.

§. 7. Macht sich eine Aktien-Gesellschaft eines groben Mißbrauchs ihres Privilegiums schuldig, so geht dieselbe ihres Rechts ohne Entschädigung verlustig.

Die Aufhebung des Rechts kann jedoch in diesem Falle nur durch Richterspruch erfolgen.

II. Rechtsverhältniß der Aktien-Gesellschaften und der Aktionaire.

1) Im Allgemeinen.

§. 8. Aktien-Gesellschaften erlangen durch die landesherrliche Genehmigung die Eigenschaft juristischer Personen, und insbesondere das Recht, Grundstücke und Kapitalien auf ihren Namen zu erwerben und in das Hypothekenbuch eintragen zu lassen.

§. 9. Die Aktien-Gesellschaften, welche auf Gewerbe- oder Handels-Unternehmungen gerichtet sind, haben kaufmännische Rechte und Pflichten.

Uebernehmen sie Wechsel-Verbindlichkeiten, so ist gegen sie zwar der Wechsel-Prozeß zulässig, die Exekution findet jedoch nur in das Vermögen der Gesellschaft statt.

An Orten wo kaufmännische Korporationen bestehen, sind sie denselben beizutreten verpflichtet.

§. 10. So weit das Statut über die Rechte und Pflichten der Aktionaire gegeneinander keine besondere Bestimmungen enthält, kommen die am Sitz der Gesellschaft geltenden gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts-Verträge zur Anwendung.

2) Aktien auf jeden Inhaber.

§. 11. Wird der Gesellschaft die Ausstellung von Aktien auf jeden Inhaber gestattet, so darf

1) die Ausgabe der Aktien vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derselben nicht erfolgen, und eben so wenig dürfen über die geleisteten Partial-Zahlungen Promessen oder Interimsscheine, welche auf den Inhaber lauten, ausgestellt werden;
2) der Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden;
3) ob und unter welchen Maaßgaben nach erfolgter Einzahlung von 40 Prozent die Uebertragung der aus den geleisteten Zahlungen entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten an einen Dritten zulässig ist, muß im Gesellschafts-Vertrage bestimmt werden.

3) Aktien auf bestimmte Inhaber.

§. 12. Werden die Aktien auf bestimmte Inhaber ausgestellt, so muß die genaue

Bezeichnung derselben nach Namen, Wohnort und Stand in das Aktienbuch der Gesellschaft eingetragen werden.

Geht das Eigenthum der Aktie auf einen Andern über, so ist dieser zur Vermerkung in dem Aktienbuche anzumelden.

Im Verhältniß zu der Gesellschaft werden nur Diejenigen als die Eigenthümer der Aktien angesehen, die als solche im Aktienbuche verzeichnet sind.

§. 13. So lange der Aktionair den Betrag der Aktie nicht vollständig berichtigt hat, wird er durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Andern von der Verbindlichkeit zur Zahlung des Rückstandes nur dann befreit, wenn die Gesellschaft hierzu ihre Einwilligung ertheilt.

Auch in diesem Falle bleibt der austretende Aktionair auf Höhe des Rückstandes für alle bis dahin von der Gesellschaft eingegangene Verbindlichkeiten noch auf Ein Jahr, vom Tage des Austritts an gerechnet, subsidiarisch verhaftet.

4) Gemeinsame Bestimmungen für beide Arten von Aktien.

§. 14. Im Gesellschaftsvertrage können für den Fall der verzögerten Einzahlung des gezeichneten Aktienbetrages oder eines Theils desselben Konventionalstrafen ohne Rücksicht auf die sonst stattfindenden gesetzlichen Einschränkungen festgesetzt werden.

§. 15. Kein Aktionair ist schuldig, zu den Zwecken der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit mehr beizutragen, als den Nominalbetrag der Aktie; er kann aber auch, außer dem Falle der Auflösung der Gesellschaft, den eingezahlten Betrag niemals zurückfordern.

§. 16. Der Aktionair tritt für seine Person zu den Gläubigern der Gesellschaft nicht in das Verhältniß eines Schuldners, sondern bleibt, so weit der Betrag der Aktie noch nicht berichtigt ist, nur Schuldner der Gesellschaft.

§. 17. Die Gesellschaft darf das statutenmäßige Grundkapital durch Rückzahlung an die Aktionaire nicht verkleinern.

Die Stipulation von Zinsen zu bestimmter Höhe ist nur für denjenigen, im Statute anzugebenden Zeitraum zulässig, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordert. Von letzterem Zeitpunkte an darf unter die Aktionaire, sei es in Form von Zinsen oder Dividenden ein Mehreres als nach den Jahresabschlüssen sich an Ueberschuß ergiebt, nicht vertheilt werden.

§. 18. Bei entstehender Insolvenz der Gesellschaft sind die Aktionaire zur Erstattung der früher an sie ausgezahlten Zinsen und Dividenden nicht verbunden.

III. Rechte und Pflichten der Vorsteher der Gesellschaft.

§. 19. Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch einen, nach Vorschrift des Statuts bestellten Vorstand verwaltet, dessen jedesmalige Mitglieder öffentlich bekannt gemacht werden müssen. (§. 2 Nr. 9.)

§. 20. Die Vorsteher sind aus den von ihnen Namens der Gesellschaft geführten Geschäften und eingegangenen Verbindlichkeiten für ihre Person einem Dritten nur dann verpflichtet, wenn sie den Bestimmungen im §. 11 Nr. 1, §§. 12, 17, 24, 25, 27 und 29 entgegen handeln.

§. 21. Die Befugniß des Vorstandes zur Vertretung der Gesellschaft bei gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften, erstreckt sich auch auf diejenigen Fälle, in welchen eine Spezialvollmacht erforderlich ist.

§. 22. Die Insinuation der Vorladungen und anderer Zufertigungen an die Gesellschaft ist gültig, auch wenn sie nur an Ein Mitglied des Vorstandes geschieht.

§. 23. Eide, Namens der Gesellschaft, werden von dem Vorstande abgeleistet.

§. 24. Der Vorstand ist schuldig, die zur Uebersicht der Vermögenslage erforderlichen Bücher zu führen, auch in den ersten drei Monaten eines jeden Geschäftsjahres eine Bilanz des Gesellschaftsvermögens zu ziehen, und in ein dazu bestimmtes Buch einzutragen. Die Bilanz ist der Regierung mitzutheilen, in deren Bezirk die Gesellschaft ihren Sitz hat.

§. 25. Ergiebt sich aus der letzten Bilanz, daß sich das Grundkapital um die Hälfte vermindert hat, so muß der Vorstand dies unverzüglich öffentlich bekannt machen.

Die Regierung muß in diesem Falle von den Büchern der Gesellschaft Einsicht nehmen und kann nach Befinden der Umstände die Auflösung der Gesellschaft verfügen.

§. 26. Beträgt das Vermögen der Gesellschaft nach der vorgelegten Bilanz nicht mehr so viel, daß dasselbe die Schulden deckt, so muß das Gericht, welchem die Regierung davon Mittheilung zu machen hat, den Konkurs (Falliment) von Amtswegen eröffnen.

§. 27. Die Bücher der Gesellschaft sind dreißig Jahre lang aufzubewahren.

Bei Auflösung der Gesellschaft sind die Bücher dem Handelsgerichte des Orts oder Bezirks, oder wo besondere Handelsgerichte nicht bestehen, dem Civilgerichte, welchem die Gesellschaft unterworfen ist, zur Aufbewahrung auf die Dauer von zehn Jahren zu übergeben.

IV. Auflösung der Gesellschaft.

§. 28. Durch den Tod einzelner Mitglieder wird die Gesellschaft nicht aufgelöst; auch können einzelne Mitglieder nicht auf Theilung antragen.

Dagegen hört die Gesellschaft auf:
1) in den Fällen der §§. 6 und 7;
2) durch Ablauf der statutenmäßig bestimmten Zeit;
3) durch statutenmäßigen Beschluß der Mitglieder, mit landesherrlicher Genehmigung;
4) durch Verfügung der Regierung im Falle des §. 25;
5) durch Eröffnung des Konkurses (Falliments).

§. 29. Die bevorstehende Auflösung der Gesellschaft ist in den Fällen des §. 28 Nr. 1—4 zu drei verschiedenen Malen durch die öffentlichen Blätter (§. 2 Nr. 9) bekannt zu machen.

Die Vertheilung des Gesellschafts-Vermögens darf nicht eher vollzogen werden, als nach Verlauf von sechs Monaten, von dem Tage an gerechnet, wo die Bekanntmachung zum dritten Male erfolgt ist.

Durch diese Bekanntmachung müssen zugleich die Gläubiger aufgefordert werden, sich bei der Gesellschaft zu melden. Die bekannten Gläubiger sind hierzu durch besondere Erlasse aufzufordern.

Diejenigen Gläubiger, welche sich nicht innerhalb sechs Monaten melden, gehen ihrer Rechte, zu Gunsten der Gesellschaft, verlustig.

Im Falle der Auflösung wegen Insolvenz (§. 28 Nr. 5) tritt das Konkurs- (Falliments-) Verfahren ein.

§. 30. Auf die bereits bestehenden Aktien-Gesellschaften findet dieses G. keine Anwendung. Urkundlich 2c. 2c. Gegeben Sanssouci, den 9. Nov. 1843.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Rochow. Mühler. v. Savigny. v. Bodelschwingh.

(G. S. 1843 S. 341.) Beglaubigt: Bornemann.

Dazu:

C. R. der K. Min. der geistl., Unt. u. Med. Ang. (Eichhorn), des Inn. (Gr. v. Arnim) u. d. Fin. (Flottwell) v. 22. April 1845 an sämmtl. K. Ober-Präsidenten, betr. die Koncessionirung von Aktien-Gesellschaften.

Ew. 2c. beehren wir uns, in der Anlage (a.) eine Instruktion, die Grundsätze in Ansehung der Koncessionirung von Aktien-Gesellschaften betreffend, mit dem Ersuchen zu übersenden, solche sowohl den Regierungen zuzufertigen, als auch durch die Amtsblätter zu veröffentlichen.

Anl. a.

Instruktion, die Grundsätze in Ansehung der Koncessionirung von Aktien-Gesellschaften betr., v. 22. April 1845.

Da es sich als angemessen ergeben hat, die Behörden und das Publikum mit den Allerh. festgestellten Grundsätzen in Ansehung der Koncessionirung von Aktien-Gesellschaften nach Maßgabe des G. v. 9. Nov. 1843 (G. S. 1843 S. 341 ff.) bekannt zu machen, so bringen wir im Nachstehenden diese Grundsätze, welche für jetzt und bis auf weitere Bekanntmachung in Anwendung gebracht werden sollen, zur öffentl. Kenntniß.

I. Der Antrag auf Genehmigung der Errichtung einer Aktien-Gesellschaft ist überhaupt nur dann zur Berücksichtigung geeignet, wenn der Zweck des Unternehmens
1) an sich aus allgemeinen Gesichtspunkten nützlich und der Beförderung werth erscheint, und zugleich
2) wegen der Höhe des erforderlichen Kapitals, oder nach der Natur des Unternehmens selbst das Zusammenwirken einer größeren Anzahl von Theilnehmern bedingt, oder doch auf diesem Wege eher und sicherer als durch Unternehmungen Einzelner zu erreichen ist.

In der letzteren Hinsicht wird es insbesondere bei Gewerbe- und Handels-Unternehmungen zunächst darauf ankommen, ob das beabsichtigte Unternehmen an und für sich ein so beträchtliches Kapital erfordert, daß es von Einzelnen nicht wohl in angemessenem Umfange begründet und betrieben werden kann; sodann wird aber, sofern es sich darum handelt, einen Industrie- oder Geschäftszweig, dessen Aneignung und Verbreitung im allgemeinen Interesse wünschenswerth ist, hervorzurufen, oder da, wo er noch unausgebildet geblieben ist, zur weiteren Entwickelung zu fördern, auch darauf zu sehen sein, ob das Unternehmen mit Rücksicht auf die Unsicherheit des Erfolges von der Art ist, daß es für das Zustandekommen desselben der Vertheilung des darin anzulegenden Kapitals auf eine größere Anzahl von Theilnehmern bedarf, welche bei gemeinsamer Uebertragung der etwa eintretenden Verluste davon weniger empfindlich betroffen werden. In Ermangelung dieser Voraussetzungen, namentlich dann, wenn von neuen Etablissements in einem schon

einheimischen Industrie- oder Geschäftszweige die Rede ist, der füglich von Einzelnen verfolgt und ausgebildet werden kann, wird auf Anträge wegen Genehmigung der Errichtung von Aktien-Gesellschaften nicht einzugehen sein.

II. Die Genehmigung zur Errichtung solcher Gesellschaften, deren Aktien auf jeden Inhaber (au porteur) gestellt werden sollen, wird nur ausnahmsweise aus besonderen Gründen ertheilt werden. Es wird dabei hauptsächlich der Gesichtspunkt leitend sein, ob das Unternehmen

1) über den Kreis örtlicher Wirksamkeit und Nützlichkeit hinausgeht, und im höheren Interesse des Gemeinwohls besondere Begünstigung verdient, und ob dasselbe
2) ohne Gestattung der Ausgabe derartiger Aktien überhaupt nicht würde zur Ausführung kommen können.

Zu Unternehmungen der letzteren Art werden vorzugsweise ausgedehnte Unternehmungen von Kommunikations-Anstalten, die auf Erleichterung des allgemeinen großen Verkehrs berechnet sind, gezählt werden dürfen, sofern dafür die erforderlichen Kapitalien aus weitem Kreise herbeigezogen werden müssen.

III. In allen Fällen kommt es ferner darauf an, daß die Gesellschaft durch die Art ihrer Begründung eine genügende Bürgschaft gegen Täuschungen und Beeinträchtigungen des Publikums gewähre. Demgemäß ist die Prüfung sowohl auf die Zuverlässigkeit und Solidität Derjenigen, welche an die Spitze des Unternehmens treten, als auch auf die Zulänglichkeit der zusammenzubringenden Fonds für die Begründung und den Betrieb des Unternehmens in dem beabsichtigten Umfange mit zu richten.

Berlin, den 22. April 1845.

Der Min. d. geistl. Unt. u. Med. Ang.	Der Min. des Inn.	Der Finanz-Minister.
Eichhorn.	Gr. v. Arnim.	Flottwell.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 120 Nr. 144.)

III. In Betreff der Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und des Verkehrs mit den dafür ausgegebenen Papieren sind hiernächst ferner ergangen:

1) Bekanntm. des K. Fin. Min. (v. Bodelschwingh) v. 11. April 1844, betr. die Ausführung von Eisenbahn-Projekten und Aktienzeichnungen für dieselben.

Die stets wachsende Zahl und Ausdehnung der in neuerer Zeit angeregten Eisenbahn-Projekte beginnt schon jetzt nachtheilig auf Handel und Gewerbe einzuwirken, indem diesen die nöthigen Betriebs-Kapitalien entzogen werden, damit sie zum Handel mit Eisenbahn-Aktien bereit seien. Es müßten aber diese Nachtheile noch weit empfindlicher und gewiß in manchen Fällen verderblich hervortreten, wenn, neben den bereits genehmigten oder nach den Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse vorzugsweise zu befördernden Eisenbahn-Anlagen, auch jene Projekte alle oder großentheils gleichzeitig zur Ausführung kommen sollten, da sie nicht nur enorme Geldmittel, sondern auch größere Arbeitskräfte in Anspruch nehmen würden, als für die Gewerbe entbehrlich sind. Daher erscheint es um so nöthiger, der Verfolgung jener zahlreichen, ausgedehnten Projekte Schranken zu setzen, als dieselben vielfach zu mißbräuchlichem Treiben benutzt werden und zu immer weiterem Umsichgreifen eines verderblichen Aktienspiels Anlaß geben. Mit Allerh. Ermächtigung bringe ich daher hierdurch zur öffentl. Kenntniß, daß für andere Eisenbahn-Unternehmungen, als diejenigen, welche in Folge der Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse nach der Allerh. K. O. v. 22. Nov. 1842 (G. S. S. 307.) zur Ausführung und Beförderung bestimmt oder für deren Ausführung bereits Zusagen ertheilt sind, fürs erste und in den nächsten Jahren die Genehmigung überhaupt nicht ertheilt werden wird, sofern nicht für einzelne vorzugsweise wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme nöthig erscheinen lassen. In Betreff der Aufbringung der Geldmittel für diejenigen Eisenbahn-Unternehmungen, welche überhaupt noch zur Genehmigung geeignet erscheinen möchten, werden bei Ertheilung der letzteren jedesmal die sich als angemessen ergebenden Bedingungen und Maaßgaben besonders bestimmt werden. Vorher erfolgte Aktien-Zeichnungen, wie sie in neuerer Zeit gegen ansehnliche Provision zu vielen Millionen gesammelt und zur Kreirung neuer Papiere für die Agiotage benutzt zu werden pflegen, dürfen daher eine Berücksichtigung überall nicht erwarten, worauf ich zur Warnung vor dem Ankauf von Quittungsbogen und Zusicherungsscheinen nicht konzessionirter Unternehmungen besonders aufmerksam mache.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1844 S. 100 Nr. 123.)

2) V. v. 24. Mai 1844, betr. die Eröffnung von Aktienzeichnungen für

Eisenbahn-Unternehmungen und den Verkehr mit den dafür ausgegebenen Papieren [1]).

Wir Friedrich Wilhelm 2c. 2c. haben Uns bewogen gefunden, zur Beseitigung der Mißbräuche, zu welchen die Eröffnung von Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und der Verkehr mit den dafür ausgegebenen Aktienpromessen und ähnlichen Papieren Anlaß gegeben hat, auf den Antrag Unseres Staatsmin. für den ganzen Umfang Unserer Monarchie zu verordnen, wie folgt:

§. 1. Niemand darf fortan ohne ausdrückliche Genehmigung Unseres Fin. Min. Aktienzeichnungen für ein Eisenbahn-Unternehmen eröffnen oder Aktien-Anmeldungen dafür annehmen. Wer dieser Bestimmung zuwiderhandelt, hat eine Geldbuße von funfzig bis fünfhundert Thalern, und außerdem die Konfiskation des gezogenen Gewinnes verwirkt.

§. 2. Verträge, welche nach Publikation der gegenwärtigen V. über Aktienpromessen, Interimsscheine, Quittungsbogen oder sonstige, die Betheiligung bei einer Eisenbahn-Unternehmung bekundende, aber vor Berichtigung des vollen, auf die Aktien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegebene Papiere errichtet werden, sollen nur dann, wenn sie sofort von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden, rechtsgültig, sonst aber ohne Ausnahme nichtig sein, und es soll eine gerichtliche Klage aus dergleichen Verträgen überall nicht zugelassen werden, auch aus Vergleichen, welche über hiernach ungültige Geschäfte geschlossen werden, weder Klage noch Exekution stattfinden.

§. 3. Ueber die im §. 2 bezeichneten Papiere dürfen von den öffentlich bestellten und vereideten Mäklern und Agenten bei Strafe der Amtsentsetzung keine andere Geschäfte unterhandelt, vermittelt oder abgeschlossen werden, als solche, welche sofort von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden.

§. 4. Den öffentl. bestellten und vereideten Mäklern und Agenten wird bei Strafe der Amtsentsetzung hierdurch untersagt, in Papieren, welche über die Betheiligung bei ausländischen Aktien-Unternehmungen oder Anleihen vor Berichtigung des vollen, auf die Aktien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegeben worden sind oder künftig ausgegeben werden, irgend ein Geschäft zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschließen, ohne Unterschied, ob dasselbe sofort von beiden Theilen erfüllt wird, oder nicht. Eine Ausnahme findet nur in Betreff der Papiere für solche ausländische Unternehmungen statt, welche nach den bestehenden oder künftig abzuschließenden Staatsverträgen sich auch auf inländisches Gebiet erstrecken; diese unterliegen, gleich den inländischen Papieren, nur den Bestimmungen der §§. 2 und 3.

§. 5. Die in der V. v. 19. Jan. 1836 (G. S. 1836 S. 9 ff.) §. 7 bestimmte Strafe und Verpflichtung zum Schadensersatz tritt auch gegen diejenigen ein, welche, ohne als öffentl. und vereidete Mäkler oder Agenten angestellt zu sein, und ohne vermöge ihres Amtes oder Dienstverhältnisses im Auftrage Eines der Kontrahenten zu handeln, gegen Entgelt ein Geschäft daraus machen, über die in den §§. 2 und 4 der gegenwärtigen V. erwähnten Papiere, so wie über Aktien, Obligationen oder sonstige Geldpapiere in- oder ausländischer Gesellschaften oder Institute Geschäfte zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschließen. Urkundlich 2c. 2c. Gegeben Sanssouci, d. 24. Mai 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. Gr. v. Alvensleben. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny. Frh. v. Bülow. v. Bodelschwingh. Gr. zu Stolberg. Gr. v. Arnim. Flottwell.

(G. S. 1844 S. 117.)

IV. Ueber die Annahme von Eisenbahn-Aktien als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit sind ergangen;

1) R. des K. Just. Min. (Mühler) v. 23. Mai 1842 an das K. Pupillen-Kollegium zu N. Nichtbefugniß zur Anlegung von Pupillen-Vermögen in Eisenbahn- und Prioritäts-Aktien.

---

[1]) Vergl. über diese V. folgende Literatur:

Die Preuß. Eisenbahn-Unternehmungen und die Allerh. V. v. 24. Mai 1844. Von L.... gr. 8. Berlin. 1844.

G. F. Oppert, flüchtige Betrachtungen über den sogenannten Aktienschwindel und das bezügliche G. v. 24. Mai 1844. gr. 8. Berlin. 1844.

G. M. Klettke, über Eisenbahnaktien und das G. v. 24. Mai 1844, sowie Einiges über G. F. Oppert's flüchtige Bemerkungen über den sogen. Eisenbahnschwindel. Berlin. 1844.

Gräff, in dessen Archiv für das Preuß. Handels- und Wechsel-Recht, Bd. I. H. 2. S. 34–51, 103–124, 133–135.

Dem K. Pupillen-Kollegium zu N. wird auf die Anfrage v. 10. d. M. in der S.'schen Vormundschafts-Sache: ob die zu dem Nachlasse des Vaters der Kuranden gehörigen Eisenbahn- und Prioritäts-Aktien mit Rücksicht auf den §. 109 des Anh. zum A. L. R. beibehalten werden dürfen? folgendes eröffnet:

Der Anh. §. 109 zum A. L. R. bestimmt zwar,

daß, wenn der Erblasser der Pflegebefohlenen Kapitalien auf Aktien solcher Institute belegt hat, welche durch ausdrückliche, von dem Könige selbst vollzogene Bekanntmachung Darlehen von Privatpersonen aufzunehmen befugt sind, dergl. Kapitalien, wenn sie auf Minorenne devolvirt sind, so lange stehen bleiben können, bis sich Gelegenheit findet, das Geld zu höheren Zinsen gegen gewöhnliche gesetzliche Sicherheit unterzubringen.

Bei dem Erlaß dieser, aus dem R. v. 29. März 1796 entnommenen Bestimmung hat jedoch an die unter ganz andern Verhältnissen aus den industriellen Vorschriften der neueren Zeit hervorgegangenen Unternehmungen von Eisenbahnen, und an die hierzu gegründeten Aktien-Gesellschaften nicht gedacht werden können. Der Just. Min. kann darum, in Ermangelung ausdrücklicher Allerh. Genehmigung, nicht gestatten, daß Pupillen-Vermögen in Eisenbahn- und Prioritäts-Aktien angelegt werde oder darin angelegt bleibe, da Eisenbahn-Aktien nur einen Titel zur Erwerbung eines Antheils an einem gemeinschaftlichen Eigenthum repräsentiren und Prioritäts-Aktien weder mit einem Unterpfande, noch mit einer Hypothek versehen sind, die ganze Sicherheit beider aber lediglich in der Rentabilität des Unternehmens besteht, wofür der Staat keine Garantie leistet. Nach den bestehenden G. ist kein Pupillen-Kollegium befugt, ein Eigenthum zu erwerben, welches den Kuranden mit vielen Tausend Miteigenthümern in Verbindung bringt und auch nur ein Anrecht auf einen von mannichfachen Umständen abhängigen Ertrag gewährt, und eben so wenig eine Schuldforderung an sich zu bringen, welche jede Real-Sicherheit entbehrt.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1842 S. 232 Nr. 313, Just. Min. Bl. 1842 S. 217 Nr. 113.)

2) K. O. v. 22. Dez. 1843, betr. die Annahme der Eisenbahnaktien als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit.

Nachdem Ich durch Meine Ordre v. 22. Nov. v. J.¹) angeordnet habe, daß die Ausführung der von den vereinigten ständischen Ausschüssen für ein dringendes Bedürfniß erachteten, umfassenden Eisenbahnverbindungen auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlagekapitalien von Seiten des Staats befördert werden solle, bestimme Ich auf den Antrag des Staatsmin. v. 5. d. M., daß die Ordre v. 3. Mai 1821 (G. S. S. 46), betr. die Annahme der Staatsschuldscheine als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit, auch auf diejenigen Eisenbahnaktien oder Eisenbahnobligationen Anwendung finden soll, für welche bis zur Rückzahlung der darin angelegten Kapitalien die Zinsen vom Staate unbedingt garantirt worden sind, oder künftig garantirt werden. Beträgt jedoch der vom Staate garantirte Zinssatz bei der einen oder andern Eisenbahn weniger als Drei und ein halb Prozent, so dürfen Gelder der Pflegebefohlenen in dergl. Eisenbahn-Aktien oder Obligationen nur mit Genehmigung der dem Vormundschaftsgerichte vorgesetzten Behörde angelegt werden. Die gegenwärtige Ordre ist durch die G. S. bekannt zu machen.

Berlin, d. 22. Dec. 1843.

(G. S. 1844 S. 45.) Friedrich Wilhelm.

Die in Bezug genommene K. O. v. 3. Mai 1821 lautet:

Da in Gemäßheit Meiner V. v. 17. Jan. 1820 (G. S. Nr. 577) für die gesammte Staatsschuld, mithin auch für die bei weitem den größten Theil derselben bildenden Staatsschuldscheine, das gesammte Vermögen und Eigenthum des Staats, insbesondere die sämmtlichen Domänen, Forsten und säkularisirten Güter im ganzen Umfange der Monarchie, bloß mit Ausschluß der, welche für das Kron-Fideikommiß bestimmt sind, zur Sicherheit haften, die regelmäßige Verzinsung derselben, aber durch die der Hauptverw. der Staatsschulden unter besonderer Verantwortlichkeit überwiesenen Revenüen jener Hypothek sichergestellt ist; so bestimme Ich hiermit, daß zinsbar ausstehende oder unterzubringende Kapitalien der Kirchen, Schulen, milden Stiftungen und aller anderen öffentl. Anstalten, der unter Vormundschaft stehenden Personen, wenn ihre Vormünder oder Kuratoren darauf antragen, sowie endlich die Verlassenschafts- und Kreditmassen, wenn die durch den Kurator jedesmal von Amtswegen darüber schriftlich zu befragenden resp. Erbinteressenten und Kreditoren es nach der Mehrheit beschließen, zum Ankaufe von Staats-Schuldscheinen verwendet werden können.

---

¹) Vergl. oben S. 6.

Ebenso sollen künftig als Amtskaution überall Staats-Schuldscheine al pari des Nominalwerths angenommen werden, und der bisher stattgefundene Unterschied: ob die Kaution bei Verw. von öffentl. oder Privatvermögen, namentlich der Depositalkassen bestellt wird, fortfallen. Ich beauftrage Sie, diese V. zur allgemeinen Kenntniß zu bringen, und haben sich die betr. Behörden darnach zu achten.

Berlin, d. 3. Mai 1821.

(G. S. 1821 S. 46.) Friedrich Wilhelm.

3) Unter Bezugnahme auf vorstehende Bestimmungen (sub 2.) ist demnächst der (nachstehende) Allerh. Erlaß v. 29. Dec. 1851, betr. die Annahme von Schuldverschreibungen der zur Bestreitung des Baues der Ostbahn, der Westphälischen und der Saarbrücker Eisenbahn aufzunehmenden Staats-Anleihe als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit, ergangen:

Auf den Ber. des Staats-Min. v. 27. d. M. bestimme Ich, daß die Ordre v. 3. Mai 1821 (G. S. S. 46), betr. die Annahme von Staatsschuldscheinen als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit, auch auf die nach Meiner Ordre v. 28. Nov. d. J. (G. S. S. 758) in Gemäßheit des G. v. 7. Dec. 1849 (G. S. S. 437) zur Bestreitung der Kosten des Baues der Ostbahn, der Westphälischen und der Saarbrücker Eisenbahn aufzunehmende Staats-Anleihe und die auf diese Anleihe bezüglichen Schuldverschreibungen Anwendung finden soll.

Das Staats-Min. hat diese Bestimmung durch die G. S. bekannt zu machen.

Charlottenburg, d. 29. Dec. 1851.

Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Stockhausen. v. Raumer. v. Westphalen. v. Bodelschwingh.

(G. S. 1852 S. 34.)

Zweiter Titel.

Von dem Korporations-Rechte der Eisenbahn-Gesellschaften.

Das G. v. 3. Nov. 1838 bestimmt im §. 3 (s. oben S. 25), daß jedes Statut einer Eisenbahn-Gesellschaft zur landesherrlichen Bestätigung eingereicht werden muß, und daß sich bis dahin, wo diese Bestätigung erfolgt ist, die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandats-Verträge bestimmen; wogegen mittelst der Bestätigung des Statuts der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt werden.

Die Rechtsverhältnisse solcher landesherrlich genehmigten Eisenbahn-Gesellschaften sind zunächst nach dem Inhalte ihrer konfirmirten Statuten, sodann aber nach den Vorschriften der §§. 8 seq. des G. v. 9. Nov. 1843 über die Aktien-Gesellschaften, und außerdem in den Landestheilen, wo das A. L. R. gilt, nach den Bestimmungen des letzteren in Thl. II. Tit. 6, und in dem Bezirke des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes nach den Grundsätzen des Preuß. Rheinischen Handelsgesetzbuches Art. 29—37, zu beurtheilen.

Vermöge der den Eisenbahn-Gesellschaften zugestandenen Korporations-Rechte haben dieselben insbesondere auch:

1) Das Recht, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; wogegen es zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken der Genehmigung der Regierung bedarf (§. 7 des Gesetzes v. 3. Nov. 1838).

Vergl. §. 8 des Gesetzes v. 9. Nov. 1843 über die Aktien-Gesellschaften (s. oben S. 37).

2) In Betreff der Befugniß zur Aufnahme von Darlehnen sind die Eisenbahn-Gesellschaften durch den §. 6 des G. v. 3. Nov. 1838 eingeschränkt, indem dieselben:

a) zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus der landesherrlichen Genehmigung und

b) zur Aufnahme von Geldbarlehnen

der Zustimmung des Handels-Ministeriums bedürfen.

Dritter Titel.
Von dem Expropriations-Rechte der Eisenbahn-Gesellschaften.

Dr. G. M. Kletke, die Preuß. Gesetzgebung über Zwangs-Abtretung des privativen Eigenthums zum Wohl des gemeinen Wesens, so wie über Aufhebung der Privilegien und der Zwangs- und Bannrechte, oder das Expropriations-Recht im Preuß. Staate. Nach dem Allgem. Land-Recht, dem französisch-rheinischen und dem gemeinen deutschen Recht systematisch dargestellt und bearbeitet. Berlin. 1847. 8.

Odebrecht, über das Verfahren bei der Erwerbung und Aussonderung der für die Eisenbahnanlagen erforderlichen Ländereien und über die Kompetenz der General-Kommissionen für dies Verfahren. (Jur. W. 1839 S. 553 ff.)

Ueber das Verfahren bei der Hypotheken-Behörde hinsichtlich der Landerwerbungen für Eisenbahnen. (Jur. W. 1845 S. 585 ff.)

I) Zu den wichtigsten Rechten, welches die Gesetzgebung den Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber den Privatpersonen ertheilt hat, gehört das Recht der Expropriation.

Das G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen enthält hierüber die betreffenden Bestimmungen in den §§. 8—19 (s. oben S. 26, 27).

Es ist danach das den Eisenbahn-Gesellschaften verliehene Expropriations-Recht nur ein eventuelles, für den Fall nicht zu bewirkender gütlicher Einigung eintretendes, und es bezieht sich dasselbe nicht bloß auf die Verpflichtung der betreffenden Grundbesitzer zur definitiven Abtretung der für die Zwecke der Eisenbahn-Gesellschaft erforderlichen Grundstücke (§ 8), sondern es umfaßt auch das Recht der Gesellschaft zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interims-Wegen, der Materialien-Gewinnung ꝛc. ꝛc. (§. 9).

1) Der §. 11 des G. v. 3. Nov. 1838 verweist in Betreff der Grundsätze, nach welchen die Expropriation und die Feststellung der Entschädigungen erfolgen muß, für diejenigen Landestheile, wo das A. L. R. in Kraft ist, auf die Bestimmungen des letzteren in Thl. I. Tit. 11 §§. 8—11, und für die Rheinprovinz, so weit das A. L. R. daselbst nicht in Kraft ist, auf die dort für Expropriationen geltenden Bestimmungen. Diese letzteren aber sind enthalten in dem Art. 545 des Rheinischen Civil-Gesetzbuches, in Art. I. Tit. I. und Art. I. Tit. VI. des G. v. 28. Sept. bis 6. Okt. 1791, dem G. v. 16. Sept. 1807, und dem G. v. 8. März 1810, betreffend das Verfahren bei zwangsweiser Abtretung von Grundstücken zum öffentlichen Nutzen[1]), welches durch die V. des K. Staats-Min. v. 20. Juli 1818 Art. 13[2]), auch für das vormalige Großherzogthum Berg für verbindlich erklärt worden ist. Dazu ist von dem Staats-Min. eine, mittelst Just. Min. R. v. 18. Febr. 1822 mitgetheilte Instr. v. 23. Juli 1821[3]), erlassen worden.

2) Der §. 14 des G. v. 3. Nov. 1838 disponirt, daß die Gesellschaft außer der Geldentschädigung auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet sei, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluths-Anlagen ꝛc. ꝛc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

---

[1]) Vergl. dies G. in v. Daniels Handbuch der fremdherrlichen Verordnungen, Bd. V. S. 486 ff.

[2]) Vergl. M. Lottner's Samml., Bd. I. S. 507.

[3]) Vergl. dieselbe in Lottner's Samml., Bd. II. S. 210 ff.

Mit Rücksicht auf diese Vorschrift hat das K. Ober-Tribunal in dem Plenarbeschl. v. 20. Okt. 1851 angenommen,

daß durch den §. 14 a. a. O. sonst begründete Rechte der Adjacenten auf Entschädigung keine Abänderung und Beschränkung zum Vortheil der Eisenbahn-Gesellschaften erleiden.

(Entscheid. des Ob. Trib. Bd. 21. S. 177, Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 315 Nr. 342. Striethorst's Archiv für Rechtsf. des Ob. Trib., Bd. 3 S. 300.)

3) Der III. Senat des Ober-Tribunals hat (in dem Erkenntniß v. 7. März 1851), auf Grund der Vorschriften der §. 11—14 des G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahnen, angenommen:

a) daß der Besitzer einer, durch die Anlegung einer Eisenbahn geschmälerten Wegegerechtigkeit von der Eisenbahn-Gesellschaft nach den bei Expropriationen geltendenden Grundsätzen, Entschädigung zu fordern habe;

b) daß wegen des entzogenen Gebrauchs eines Kommunikations- oder Gemeinde-Weges eine Entschädigungs-Forderung einzelner Gemeindeglieder an die Eisenbahn-Gesellschaft nicht begründet, auch der Rechtsweg gegen die Anordnungen der Regierung hinsichtich der von der Eisenbahn-Gesellschaft vorzunehmenden Anlage von Wegen u. s. w. nicht gestattet sei.

(Striethorst's Archiv für Rechtsf. des Ob. Trib., Bd. 1 S. 295 Nr. 64.)

4) Der §. 15 des G. v. 3. Nov. 1838 verordnet, daß bei der Zahlung von Geldvergütigungen für Grundstücke, welche nach §. 8 der Expropriation unterworfen sind, die für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hieüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen.

Die hier in Bezug genommenen Bestimmungen sind folgende:

a) die für die Kurmark ergangene V. v. 8. Aug. 1832, welche die Bestimmungen des Edicts v. 18. April 1792 §. XVIII. No. 5 Litt. a. bis i. in Bezug auf die Geldentschädigungen für zum Chausseebau abgetretenen Grund und Boden aufhebt. (G. S. 1832 S. 202);

b) die K. O. v. 17. Febr. 1833, welche die V. v. 8. Aug. 1832 auf die Provinz Preußen ausdehnt. (G. S. 1823 S. 23);

c) desgl. die K. O. v. 22. Aug. 1833 für die Provinz Posen. (G. S. 1833 S. 117);

d) desgl. die K. O. v. 18. Okt. 1834 für die Provinz Sachsen. (G. S. 1834 S. 179);

e) desgl. die K. O. v. 25. März 1837 für die Provinzen Schlesien und Pommern. (G. S. 1837 S. 69);

f) desgl. die K. O. v. 8. Dec. 1837 für die Provinz Westphalen. (G. S. 1838 S. 7.)

Vergl. diese Bestimmungen unten beim Chaussee-Wesen.

5) Der Schlußsatz des §. 15 des G. v. 3. Nov. 1838 spricht aus, daß die bei dergleichen Gelegenheiten vorkommenden Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen sollen.

Mit Bezug hierauf sind folgende R. ergangen:

a) R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 21. April 1839 an den K. Provinz. Steuerdirektor zu Cöln.

Ew. rc rc. eröffne ich auf die Anfrage in dem Ber. v. 5. Jan. d. J., daß die Absicht des §. 15 des G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. d. J. keinesweges dahin geht, bloß die Quittungen über die Vergütungs-Summen für stempel- und sportelfrei zu erklären, daß vielmehr alle auf die Grunderwerbung bezüglichen Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen sollen, soweit es sich von solchen Grundstücken handelt, für welche das Expropriationsrecht nach §. 8 in Anspruch genommen werden kann.

Auch ist es nicht beabsichtigt worden, diese Freiheit an das faktische Eintreten der Expropriation zu knüpfen, weil sonst die freiwillige Einigung sehr erschwert und die Dazwischenkunft der Behörden zur Regel werden möchte. Die Stempel- und Sportel-

freiheit steht daher nicht allein den Urtheilen der Gerichte, wodurch die Expropriation ausgesprochen wird, sowie allen dabei vorkommenden gerichtlichen, notariellen und von Verwaltungsbehörden aufgenommenen Verhandlungen, sondern auch den im Wege der freien Uebereinkunft geschlossenen Verträgen zu, in so weit sie sich auf solche Grundstücke beziehen, hinsichtlich deren im Weigerungsfall die Expropriation von der Gesellschaft in Gemäßheit des §. 8 l. c. in Anspruch genommen werden könnte.

So weit hiernach eine nähere Instruktion der dortigen Gerichte erforderlich ist, wird diese Seitens des Herrn Just. Min. Mühler Exc. erfolgen.

(A. XXIII. 348 – 2. 69.)

b) R. des K. Just. Min. (Mühler) v. 7. Nov. 1843 an das K. Kammergericht.

Auf den über die Beschwerde der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft wegen verweigerter Sportelfreiheit in der Prozeßsache des N. wider dieselbe erstatteten Ber. wird dem K. Kammergerichte im Einverständnisse mit dem Herrn Fin. Min. Folgendes eröffnet.

Nach den Erörterungen, welche dem G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 (G. S. S. 506 ff.) vorangegangen sind, ist bei dem §. 15 desselben beabsichtigt worden, allen Verhandlungen, welche durch die Veräußerung resp. durch die Erwerbung der, der Expropriation unterliegenden Grundstücke veranlaßt worden, die Stempel- und Sportelfreiheit zu bewilligen. Diese letztere beschränkt sich daher nicht bloß auf die Verhandlungen, welche die Expropriation selbst betreffen, sondern erstreckt sich auch auf alle, durch die Veräußerung selbst hervorgerufenen Verhandlungen, mögen dieselben bei der eigentlichen Expropriation, oder erst nach oder in Folge derselben entstanden sein.

Zu den letzteren gehören auch die Prozesse, welche durch die Unzufriedenheit der Grundeigenthümer mit der im Wege des Expropriations-Verfahrens ihnen festgesetzten Entschädigung hervorgerufen werden. Die dabei entstehenden Kosten müssen daher, soweit sie nach den gesetzlichen Bestimmungen der Eisenbahn-Gesellschaft zur Last fallen, niedergeschlagen werden.

Hiernach ist die Beschwerde der Direktion für begründet zu erachten und das hiesige Stadtgericht anderweitig zu bescheiden, auch in künftigen ähnlichen Fällen nach den vorstehenden Grundsätzen zu verfahren. (Just. Min. Bl. 1843. S. 276.)

c) R. des K. Just. Min. (Uhden) v. 13. Juli 1845 an das K. Kammergericht.

Das K. Kammergericht ist auf den, über eine Beschwerde der Direktion der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft wegen verweigerter Sportelfreiheit in der Prozeßsache des Gärtners N. N. wider dieselbe erstatteten Ber. v. 11. Sept. 1843 in der Verf. des Just. Min. v. 7. Nov. 1843, im Einverständniß mit dem Herrn Fin. Min., dahin beschieden worden, daß zu denjenigen Verhandlungen, welche nach §. 15 des G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 stempel- und sportelfrei erfolgen sollen, auch die Prozesse zu rechnen seien, welche durch die Unzufriedenheit der Grundeigenthümer mit der im Wege des Expropriations-Verfahrens ihnen festgesetzten Entschädigung hervorgerufen werden.

Eine neuerdings von dem Kunstgärtner N. N. und Genossen erhobene Beschwerde, welche jene Sportel- und Stempelfreiheit auf den Grund der gedachten Verf. v. 7. Nov. 1843 auch für sich in Anspruch nehmen zu können glauben, hat dem Just. Min. Veranlassung gegeben, diesen Gegenstand einer wiederholten sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen, und darüber mit dem Herrn Fin. Min. nochmals Rücksprache zu halten.

Das Resultat ist, daß die dem G. v. 3. Nov. 1838 vorangegangenen Verhandlungen jene Ausdehnung der Stempel- und Sportelfreiheit auf Prozesse nicht hinlänglich motiviren, da die Absicht des Gesetzgebers nur dahin gegangen ist, hier dieselbe Stempel- und Sportelfreiheit eintreten zu lassen, wie sie theils in der Allerh. K. O. v. 4. Mai 1833 allgemein für gezwungene Besitzveränderungen zum Zweck des gemeinen Besten, theils in der Allerh. K. O. v. 8. Aug. 1832 für Grund-Abtretungen zum Chausseebau bewilligt worden ist, und die durch diese Allerh. K. O. bewilligte Stempel- und Sportelfreiheit auf Prozesse über die für den abzutretenden Grund und Boden zu bewilligende Geldentschädigung sich nicht erstreckt.

Dies wird dem K. Kammergericht mit Rücksicht auf den Schlußsatz der Verf. v. 7. Nov. 1843, (daß nämlich darnach auch in künftigen Fällen zu verfahren sei) hierdurch zur Nachricht mitgetheilt.

(Just. Min. Bl. 1845. S. 137., Min. Bl. d. inn. Verw. 1845. S. 192. Nr. 215.)

II. Ueber die Grundsätze und das Verfahren bezüglich der Ueberlassung von Forst-Terrains zu Eisenbahn-Unternehmungen sind ergangen:

1) C. R. des K. Haus-Min., Abth. II. (v. Ladenberg) v. 10. Jan. 1841 an sämmtl. K. Reg.

Nachdem ich mit den, von der K. Reg. unterm 15. v. M. und J. auf Veranlassung der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft gemachten Vorschlägen über das, von den Eisenbahn-Gesellschaften beanspruchte Forst-Terrain in den wesentlichen Punkten einverstanden bin, darüber auch mit dem K. Fin. Min. mich in Kommunikation gesetzt habe, so erscheint zur Abkürzung der vielfachen Korrespondenz mit den Direktionen der Eisenbahn-Gesellschaften und zur Regelung des, besonders für die K. Forst-Verwaltung, höchst wichtigen und schwierigen Gegenstandes eine Zusammenstellung der Grundsätze und des Verfahrens erforderlich, deren Befolgung der K. Reg. obliegt und die nachstehend mitgetheilt werden.

Vor allen Dingen muß es die K. Forst-Verwaltung sich zur Regel machen, Holzbestände auf Antrag der Eisenbahn-Gesellschaft nicht eher abtreiben zu lassen, als bis die spezielle Feststellung der Bahnzüge durch das K. Fin. Min. auf den bezüglichen Strecken unwiderruflich erfolgt und mit der Gesellschaft die zur Sicherstellung des Forstfiskus nöthige Vereinigung getroffen ist. Wegen des, als Ausnahme hiervon zu betrachtenden Aufhauens von Visirlinien zur Aufnahme der technischen Vorarbeiten ist bei mir mit näherer Angabe der Umstände von der K. Reg. jedesmal besonders anzufragen und dazu meine Genehmigung einzuholen. Anlangend die Feststellung der Bahnzüge, so sind zeither besonders über die Breite des verlangten Terrains Differenzien vorgekommen und hat es sich aus den bisherigen Verhandlungen für das beiderseitige Interesse als angemessen und zweckmäßig herausgestellt, bei den, die K. Forsten durchschneidenden Eisenbahnen die höchste normale Breite des zu den Bahnanlagen selbst erforderlichen Terrains auf sechs Ruthen oder zwei und siebenzig rheinländische Fuß anzunehmen. Nimmt eine Gesellschaft eine größere Breite in Anspruch, so muß die Nothwendigkeit derselben durch die besonderen Terrain-Verhältnisse an Ort und Stelle dargethan und darüber, bei mangelnder Vereinigung, unter gemeinschaftlicher Bearbeitung des Gegenstandes von den Abtheilungen des Innern und der Domainen und Forsten, die Entscheidung der K. Min. eingeholt werden. — Zu beiden Seiten des Bahnzuges wird ferner ein Sicherheits-Terrain festgestellt, welches die Eisenbahn-Gesellschaft nicht erwirbt, in dessen Benutzung aber der Fiskus zu ihren Gunsten besonders dadurch beschränkt wird, daß auf solchem Terrain nur jüngere Holzbestände bis zu 40, höchstens 50 Jahren erzogen werden dürfen. Die Breite dieses Sicherheits-Terrains, dessen Zweck hauptsächlich darin besteht, daß nicht Holz vom Winde auf die Bahn geworfen werden und dort nachtheilige Folgen haben könnte, richtet sich nach der Länge, welche die angrenzenden Holzbestände erreichen und nach der Breite des zur Bahnanlage selbst erforderlichen Terrains und wird, wenn nicht ungewöhnliche Verhältnisse eine, solchen Falles anzuzeigende Ausnahme erforderlich machen, bei normaler Breite des letztern, auf drei Ruthen zu jeder Seite der Bahn hiermit bestimmt, so daß das gesammte Terrain, welches von K. Forsten theils der Gesellschaft abgetreten wird, theils dem Fiskus unter Beschränkungen in der Benutzung verbleibt, überall die gleiche Breite von 12 Ruthen haben wird und gegen die übrigen Forsttheile durch einen, von der Gesellschaft anzulegenden und zu unterhaltenden sechs Fuß breiten Graben, welcher unter den 12 Ruthen begriffen ist, abgegrenzt werden soll.

Was ferner die zur Sicherstellung des Forstfiskus nöthigen Vereinigungen mit den Eisenbahn-Gesellschaften betrifft, so wird als Regel angenommen, daß der Abtrieb und die Verwerthung der für die Zwecke der Gesellschaft zu räumenden Holzbestände der Forstverwaltung verbleibt, jedenfalls bedarf die ausnahmsweise Ueberlassung der Holzbestände qu. an die Gesellschaft meiner zuvor einzuholenden speziellen Genehmigung. Im Uebrigen werden zur Sicherstellung des Forstfiskus besonders folgende Punkte in Betracht zu ziehen sein.

1) Für das, nach der Abholzung in das Eigenthum der Gesellschaft übergehende Forst-Terrain hat selbige den von mir festzustellenden außerordentlichen Werth des Grundes und Bodens an die K. Kasse baar zu bezahlen und sich solcher Festsetzung im Voraus zu unterwerfen, wenn sie die frühere Abholzung wünscht. Bei der Ermittelung des Bodenwerths gilt als Grundsatz, daß die Instr. v. 28. Jan. 1814 zur Waldwerthberechnung zur Anwendung kommt. Erscheint eine Ausnahme davon nothwendig, so hat die K. Reg. über die zum Grunde zu legenden anderweiten Prinzipien vorher zu berichten.

2) Zu der ad 1. gedachten Kapital-Entschädigung gehört auch diejenige Summe, welche, wenn eine andere Eintheilung der Forstschutzbezirke, und in Folge derselben eine bleibende oder vorübergehende Vermehrung der Forstschutzbeamten erforderlich sein sollte, für die dadurch der Forst-Verwaltung entstehenden Mehrausgaben zu berechnen ist.

3) Werden durch die Eisenbahn von den K. Forsten so schmale Streifen oder kleine Flächen abgeschnitten, daß die fernere Bewirthschaftung derselben als Forst nicht rathsam

oder deren Beschützung verhältnißmäßig zu schwierig und kostspielig sein würde und lassen sich diese Flächen zu ihrem vollen Werthe anderweit nicht unterbringen, so muß die Gesellschaft diese für den vollen Werth mit übernehmen, solchen auch für dasjenige Terrain bezahlen, welches zu den Grabenanlagen zwischen dem Sicherheits-Terrain und der K. Forst nach obigen Bestimmungen erfordert wird.

4) Alles Forst-Terrain erwirbt die Gesellschaft nur unter der Beschränkung, daß darauf für alle Zeiten keine andere Etablissements gegründet werden dürfen, als welche der eigentliche Betrieb der Eisenbahnen nach §. 8 des G. v. 3. Nov. 1838 im öffentlichen, nicht aber im Privat-Interesse der Gesellschaft erfordert.

5) In Rücksicht der Beschränkungen, die der Fiskus in der Benutzung des Sicherheits-Terrains übernimmt, hat die Gesellschaft sich mit demselben für immer, durch eine, von mir festzusetzende Kapital-Entschädigung abzufinden.

6) Die Gesellschaft hat die Servitut-Berechtigten und zwar in Beziehung auf das Gesammt-Terrain noch besonders zu entschädigen, da es einleuchtet, daß in den schmalen Sicherheitsstreifen bei dem verkürzten Umtriebe keine erhebliche Weidenutzung mehr stattfinden kann.

7) Die Gesellschaft muß sich verpflichten, alle von der Forst-Verwaltung für nöthig erachteten Uebergänge anzulegen und für immer zu unterhalten, selbst, wenn sich ein desfallsiges Bedürfniß erst nach Eröffnung der Bahn herausstellen sollte (cf. §. 14. l. c.).

8) Dieselbe hat sich zum Schadenersatze gegen die Forst-Verwaltung für alle künftige Fälle zu verpflichten, wenn in den Holzbeständen, in Folge des, bei deren Durchbrechung durch die Bahn den Stürmen erleichterten Einganges, Windbruch oder von der Lokomotive ein Brand entsteht. Von dieser Verpflichtung befreit sie auch die Ausweisung des Sicherheits-Terrains nicht, da es einleuchtet, daß selbiges gegen die Gefahr in beiderlei Rücksichten keine hinreichende Sicherheit leistet.

9) Bei der, durch die Bahnanlage in den Forsten erschwerten Kontrole hat die Gesellschaft die Forst-Verwaltung bei der Verhütung etwaniger Waldfrevel der von ihr beschäftigten Personen nicht nur zu unterstützen, sondern sich auch zu verpflichten, jeden, der eines solchen sich schuldig machen sollte, sofort zu entlassen.

Endlich hat die Eisenbahn-Gesellschaft

10) die vollständigste Entschädigung der Forst-Verwaltung in der Rücksicht zu übernehmen, daß selbige durch das Unternehmen genöthigt wird, außer ihren Forst-Betriebsplänen Holzeinschläge zu machen, merkantil noch nicht haubare Hölzer zu verwerthen, junge Bestände abzuräumen und Kulturen zu vernichten, bei diesen ungewöhnlichen Holzeinschlägen und Abräumungen langer schmaler Strecken mehrere Kosten aufzuwenden und Ausfälle bei der Verwerthung zu erleiden. Sollten dem Forstfiskus außerdem noch andere Nachtheile aus der Anlage der Eisenbahn erwachsen, so bleiben auch diese demselben von der Gesellschaft zu vergüten. Da diese Schadloshaltung vorweg nicht zu berechnen ist, so muß sich die Gesellschaft im Voraus der desfallsigen Schadensberechnung unterwerfen, sowie solche das Min. festsetzen wird. Wünscht die Gesellschaft die Holzbestände auf dem Stamme zu übernehmen, so ist ein solcher Antrag sehr sorgsam zu erwägen und wenn die K. Reg. ihn ausnahmsweise rechtfertigen zu können glaubt, hat sie darüber, unter Beifügung gründlicher Taxen und Berechnungen, an mich zu berichten.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841. S. 44. Nr. 59.)

2) C. R. des K. Haus-Min., Abthl. II. (v. Ladenberg) v. 4. Febr. 1841 an sämmtl. K. Reg.

Nach der von Sr. Exc. dem Hrn. Fin. Min. jetzt abgegebenen Erklärung wird das K. Fin. Min. die Seitens desselben vorzunehmende Prüfung und Feststellung der Eisenbahnprojekte auf Festsetzung der Linien, in welchen die Bahnen auszuführen sind, so wie der Breite der Oberfläche des Planums und auf Genehmigung der Konstruktionsverhältnisse beschränken. Dagegen werden die Ermittelungen und Bestimmungen darüber, welcher Grund und Boden zur Ausführung eines genehmigten Eisenbahn-Projekts, nach Maaßgabe der Terrain-Verhältnisse an den einzelnen Stellen nothwendig ist, damit die Oberfläche der Bahn in der genehmigten Linie bei entsprechender Böschung die bestimmte Breite erhalte, ferner die Entscheidung über das zu beiden Seiten der Bahn erforderliche Sicherheitsterrain und endlich die Feststellung der Entschädigung für die abzutretenden Flächen, wenn eine desfallsige Vereinigung nicht zu Stande kommt, der K. Reg., als Landespolizeibehörde, nach Maaßgabe der §§. 8, 11 u. 14 des G. v. 3. Nov. 1838 überlassen bleiben.

Hiernach erleidet die General-Verf. v. 10. Jan. c. (Min. Bl. S. 44), in welcher die höchste normale Breite

a) des zu der Bahn selbst erforderlichen Forstterrains auf sechs Ruthen und

b) des Sicherheitsterrains auf drei Ruthen zu jeder Seite der Bahn

festgestellt worden ist, insofern eine Abänderung, daß wenn über die Breite des abzutretenden Terrains mit der Eisenbahn-Gesellschaft eine den Bestimmungen zu a. und b. entsprechende Vereinigung nicht herbeigeführt werden kann, und, von den Ansichten der Domainen- und Forst-Verwaltung abweichend, Seitens der Reg Abthl. des Inn. entschieden wird, nur an mich zu berichten und nähere Bestimmung darüber einzuholen ist, ob der Weg Rechtens betreten werden soll.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 152 Nr. 223.)

Vierter Titel.

Von dem Rechte der Eisenbahn-Gesellschaften auf Ausschließung fremder Konkurrenz.

Das G. v. 3. Nov. 1838 gewährt den koncessionirten Eisenbahn-Gesellschaften in Bezug auf die Ausschließung fremder Konkurrenz folgende Rechte:

1) Nach §. 44 darf die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, binnen einem Zeitraume von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht gestattet werden, wodurch indeß anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten und in derselben Richtung nicht beschränkt sind.

Die Gesellschaft ist indeß, nach §. 45 a. a. O., verpflichtet, nach der Bestimmung des Handels-Min., den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung, oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn jeder Zeit zu gestatten.

2) Nach §. 26 a. a. O. hat die Gesellschaft für die drei ersten Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Jan. das Recht, ohne Zulassung eines Konkurrenten den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personen-, als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen; wogegen nach §. 27 a. a. O., nach Ablauf der ersten drei Jahre zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere gegen Entrichtung des Bahngeldes oder einer zu regulirenden Vergütigung (§§. 28—31, §. 45) die Befugniß erlangen können, wenn das Handels-Min. angemessen findet, denselben eine Koncession zu ertheilen.

Vergl. die allegirten §§. des G. v. 3. Nov. 1838 oben S. 36 ff.

Zweites Kapitel.

Von den rechtlichen Verhältnissen der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate insbesondere.

Erster Titel.

Von den Verbindlichkeiten der Eisenbahn-Gesellschaften gegen den Staat im Allgemeinen.

Das G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Anlagen enthält folgende Vorschriften, welche die aus der Ertheilung der Koncession zur Anlage einer Eisenbahn für die betreffende Eisenbahn-Gesellschaft dem Staate gegenüber entspringenden allgemeinen Verpflichtungen näher festsetzen:

1) die Gesellschaft ist verpflichtet für alle Entschädigungs-Ansprüche aufzukommen, welche in Folge der Bahn-Anlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden (§. 20);

2) die Gesellschaft hat die Verbindlichkeit, die Anlage der Eisenbahn innerhalb der vom Handels-Min. festzustellenden Frist zu vollenden und hierfür Bürgschaft zu leisten, wobei im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit vorbehalten bleibt, die Anlage für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werden muß (§. 21);

3) die Gesellschaft ist verbunden, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, wozu sie im Verwaltungswege angehalten werden kann (§§. 24 u. 28);

4) dem Staate steht das Recht zu, unter den im Gesetze näher festgesetzten Bedingungen das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen (§. 42);

5) die Gesellschaft hat nicht das Recht vom Staate einen Ersatz für Kriegsbeschädigungen oder Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, zu verlangen (§. 43);

6) die Gesellschaft ist verbunden, nach den Bestimmungen des Handels-Min., den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn geschehen zu lassen, und, nach näherer Bestimmung des Gesetzes, der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn gegen Entschädigung zu gestatten (§. 45).

Zweiter Titel.

Von dem Rechtsverhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate in Bezug auf das Post-Regal insbesondere.

I. Das G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen setzt im §. 36 fest, daß die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, so weit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben übergehen, wobei indeß der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten ist, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen unter den im §. 36 festgestellten näheren Bestimmungen zu benutzen.

Diese näheren Bestimmungen aber sind folgende:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Post-Verwaltung zu bringen.

2) Sie übernimmt den unentgeldlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter.

3) Sie übernimmt ferner den unentgeldlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.

4) Findet es die Post-Verwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen, zu befördern.

5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Post-Freipässen versehenen Personen unentgeldlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen anderen Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

6) Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Post-Verwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.

Der §. 37 a. a. O. verordnet außerdem, daß wenn eine Konkurrenz im Transport auf der Eisenbahn verstattet werde (§. 27), die Konkurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet sein sollen, wie die ursprünglichen Unternehmer nach §. 36, und daß für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern bei Ertheilung der Koncession Bedacht zu nehmen sei.

II. Zur Kontrolle über die Ausführung der vorstehenden (sub I.) Bestimmungen des G. v. 3. Nov. 1838 und zur zweckmäßigen Benutzung derselben Seitens der Postanstalten im Interesse des Publikums sind nachstehende Bestimmungen erlassen worden:

1) R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 23. Nov. 1849, betr. die Errichtung der Stelle eines Eisenbahn-Post-Inspektors.

Ich habe beschlossen, v. 1. Jan. k. J. ab einen Eisenbahn-Post-Inspektor zu bestellen, welchem vorläufig folgende Dienst-Instruktion ertheilt ist.

Die Bestimmung des Eisenbahn-Post-Inspektors geht dahin: bei Regulirung der Eisenbahn-Fahrpläne die Postinteressen zu vertreten, für eine möglichst vortheilhafte Benutzung der Dampfwagenzüge zu Posttransporten zu sorgen, auf zweckmäßiges Ineinandergreifen der Postverbindungen und Dampfwagenzüge zu halten, den Postanstalten an den Eisenbahnen und an den sich abzweigenden Nebenstraßen die Speditionswege vorzuschreiben und über deren pünktliche Beobachtung zu wachen, den Postdienstbetrieb auf den Eisenbahnen, sowohl während der Fahrt, als auch auf den Bahnhöfen und Haltepunkten, in genaue Aufsicht zu nehmen, und für dessen möglichste Vervollkommnung zu sorgen.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor tritt daher mit den K. Eisenbahn-Kommissariaten bei Verabredung der Fahrpläne zusammen; er muß von den Bedürfnissen des Postdienstes genau unterrichtet sein. Die Ober-Post-Direktionen setzen den Eisenbahn-Post-Inspektor von Veränderungen, welche sie im Gange und Aufenthalte der Dampfwagenzüge für wünschenswerth erachten, rechtzeitig in Kenntniß.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor ist dafür verantwortlich, daß von den sich darbietenden Dampfwagenzügen die für das Interesse des Publikums am meisten geeigneten zu Post-Transporten benutzt werden. Er benachrichtigt die betreffenden Ober-Post-Direktionen und Post-Komtoirs davon, welche Dampfwagenzüge zu Post-Transporten benutzt werden sollen, ob dabei ein Speditions-Bureau in Thätigkeit treten soll oder nicht, und ob zur Beförderung der Post-Transporte Eisenbahn-Postwagen oder Räume in einem Eisenbahn-Gesellschaftswagen verwendet werden sollen. Ohne das Einverständniß des Eisenbahn-Post-Inspektors dürfen hierin Aenderungen von den Ober-Post-Direktionen nicht vorgenommen werden.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor ist verpflichtet, darauf zu sehen, daß die Anschlußposten mit denjenigen Dampfwagenzügen in Zusammenhang gebracht werden, bei welchen dem Publikum für den Reiseverkehr und für Versendungen die größten Vortheile geboten werden können. Erachtet derselbe hierin Abänderungen oder anderweite Einrichtungen für nöthig, so hat er die betr. Ober-Post-Direktion darauf aufmerksam zu machen, welcher nach Lage der Sache das Weitere überlassen bleibt.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor hat die durch Benutzung der Dampfwagenzüge sich herausstellenden Speditionswege genau zu ermitteln, solche den an den Eisenbahnen und den sich abzweigenden Poststraßen belegenen Post-Komtoirs bekannt zu machen und auf die pünktliche Beobachtung der vorgeschriebenen Spedition zu achten.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor ist dafür verantwortlich, daß die direkten Uebergänge von einer Eisenbahn auf die andere überall wahrgenommen werden. Es gilt dabei als Grundsatz, daß die Weitersendung der mit einem Eisenbahnzuge eintreffenden, auf eine andere Bahn übergehenden Gegenstände in allen den Fällen ermöglicht werden müsse, in welchen es den angekommenen Reisenden noch möglich ist, mit dem unmittelbar darauf abgehenden Bahnzuge weiter zu reisen.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor hat darüber zu wachen, daß die Post-Beamten auf den Bahnhöfen und Haltepunkten pünktlich im Dienste sind, daß die Abgabe und Uebernahme der Ladung auf den Bahnhöfen u. s. w. in geordneter Weise geschieht, daß die einmündenden Posten pünktlich eintreffen, die sich abzweigenden Posten mit Ordnung und Präcision abgesandt werden, und daß, wo keine Post-Expeditionen auf den Bahnhöfen angelegt sind, wenigstens für Aufstellung eines Briefkastens und für das regelmäßige Leeren desselben gesorgt wird. Nimmt der Eisenbahn-Post-Inspektor in diesen Beziehungen Mängel wahr, so hat er die betr. Ober-Post-Direktion darauf aufmerksam zu machen, welcher das Weitere nach Lage der Umstände überlassen bleibt.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor hat darauf zu sehen, daß die Eisenbahn-Postwagen
1) in hinlänglicher Zahl, in dienstfähiger Beschaffenheit und zweckmäßiger Einrichtung unterhalten,
2) zu rechter Zeit renovirt,
3) von Innen und Außen in reinem Zustande gehalten,
4) mit zweckmäßig konstruirten Heizungs- und Erleuchtungs-Apparaten versehen und
5) auf den Endstationen so weit als thunlich untergestellt werden.

Wahrgenommene Mängel hat der Eisenbahn-Post-Inspektor zur Kenntniß der betr. Ober-Postdirektion zu bringen.

Bei Bereisung der Eisenbahnen hat der Eisenbahn-Post-Inspektor den Brief- und Fahr-Postdienst im Eisenbahn-Postwagen zu revidiren, von der Expeditionsweise derjenigen Post-Komtoirs, welche mit den Post-Transporten auf der Eisenbahn in Verbindung stehen, sich Ueberzeugung zu verschaffen und die richtige Vereinnahmung der Postgefälle zu kontrolliren. Er hat darauf zu sehen, daß die direkten Kartenschlüsse, welche ganz oder streckenweise auf der Eisenbahn befördert werden, nur nach Maaßgabe des wirklichen Bedürfnisses unterhalten werden. Hält der Eisenbahn-Post-Inspektor die Einrichtung, Abänderung oder Aufhebung solcher Kartenschlüsse für zweckmäßig, so hat er dies bei der betr. Ober-Post-Direktion anzuregen.

Der Eisenbahn-Post-Inspektor hat sich von den mit den Eisenbahn-Gesellschaften bestehenden Verträgen genau zu unterrichten, auf die beiderseitige, gehörige Ausführung dieser Verträge zu halten und nicht nur selbst zur Aufrechthaltung eines guten Vernehmens mit den Eisenbahn-Gesellschaften beizutragen, sondern auch darüber zu wachen, daß in diesem Sinne von den sämmtlichen Post-Beamten, welche mit den Eisenbahn-Gesellschaften oder Eisenbahn-Beamten in dienstliche Berührung kommen, verfahren werde.

Bei stattfindenden Unglücksfällen oder Unterbrechungen auf der Eisenbahn muß das nächste Post-Komptoir Abschrift derjenigen Anzeige, welche dasselbe an die Ober-Post-Direktion eingereicht hat, ohne Verzug dem Eisenbahn-Post-Inspektor übersenden. Die Untersuchung des Vorfalls und die Sorge für die Weiterbeförderung der Post-Transporte liegt entweder dem Kommissarius der Ober-Post-Direktion oder dem Eisenbahn-Post-Inspektor, je nachdem der eine oder andere zuerst an Ort und Stelle eintrifft, ob

Der Eisenbahn-Post-Inspektor ist zur Ausübung derselben Strafbefugnisse berechtigt, welche den Post-Inspektoren v. 1. Jan. d. J. beigelegt werden. Er berichtet an das General-Postamt unmittelbar. Den Wohnsitz nimmt derselbe in Berlin.

Mit diesen Funktionen ist der provisorische Eisenbahn-Post-Inspektor **Bolzenthal** beauftragt worden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 253 Nr. 374.)

2) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A.-(v. d. Heydt) v. 17. April 1850 an sämmtl. K. Ober-Postdirektoren, betreffend die Ausübung fortgesetzter Kontrolle über die Zweckmäßigkeit der vorhandenen Postanlagen und Eisenbahn-Verbindungen.

Bei den wichtigen Interessen, deren unmittelbare Wahrnehmung in Folge der neuen Organisation der Verwaltung des Postwesens den Herrn Ober-Postdirektoren übertragen worden ist, nehme ich Veranlassung von Neuem auf den nachfolgenden Gegenstand einzugehen und dessen sorgfältigste Beachtung der Aufmerksamkeit derselben zu empfehlen.

Es ist eine der vorzüglichsten Pflichten der Herren Ober-Postdirektoren, eine ununterbrochene Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, ob die dem Publikum gebotene Transport-Anstalten den wahren Bedürfnissen des Verkehrs in möglichst vollkommener Weise entsprechen.

Dies gilt nicht nur von den Postanlagen, sondern auch in demselben Umfange von den Eisenbahn-Verbindungen. Denn da, wo in Stelle der früheren Staatsposten Eisenbahn-Unternehmungen getreten sind, liegt der Staats-Regierung nicht minder die Verpflichtung ob, darauf zu sehen und zu halten, daß ein geordnetes, möglichst zweckmäßig geregeltes und zusammenhängendes Transportwesen, sowohl für Versendungen, als auch für Reisen, bestehe. Jeder der Herren Ober-Postdirektoren muß daher in dem ihm zugewiesenen Bezirke zuvörderst die Verkehrs-Interessen genau erforschen, die Mittel, welche zur Befriedigung derselben gegeben sind, damit in Vergleich stellen, die Mängel, welche sich dabei ergeben sollten, ohne Scheu zur eigenen Erkenntniß bringen und nicht nur darauf bedacht sein, daß offenbaren Uebelständen Abhülfe verschafft, sondern daß auch zur Hebung und Beschleunigung des Verkehrs mit wirksamen Verbesserungen vorgeschritten werde.

Sobald die Regulirung der Eisenbahn-Fahrpläne herannaht, muß zu diesem Behufe jeder Ober-Postdirektor, in dessen Bezirk wichtige Verbindungen davon berührt werden, bereits auf Grund vollständigen Materials geprüft haben, welches die wesentlichsten Verkehrs-Interessen sind, deren Berücksichtigung bei Erwägung der Fahrpläne zur Geltung gebracht werden muß. Hierbei handelt es sich nicht blos um Sicherung eines ununterbrochenen Zusammenhanges zwischen den Posten oder anderen öffentlichen, wichtigen

Transport=Anstalten und den Eisenbahnzügen, sondern auch darum, daß die Eisenbahn=züge für sich eine möglichst zweckmäßige Transport=Gelegenheit, zum Reisen und Versenden, in Verbindung mit anderen Eisenbahn=Routen und für den Verkehr auf der einzelnen Route gewähren.

Zur möglichst vollständigen und richtigen Wahrnehmung der hierbei obwaltenden, tief eingreifenden Interessen des reisenden und versendenden Publikums wird die Regierung da, wo die Eisenbahn=Gesellschaften nicht aus eigener Bewegung diejenigen Einrichtungen treffen, welche zur hinlänglichen Befriedigung der Anforderungen und Bedürfnisse des Verkehrs von der Staatsverwaltung für nothwendig erachtet werden, von der Anordnung solcher Verbindungen in dem Umfange und Sinne Gebrauch machen, wie es durch die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über die Eisenbahn=Unternehmungen der Regierung vorbehalten und überdies bei einzelnen Bahnen in den speziellen Statuten in noch größerer Ausdehnung bestimmt worden ist.

Zwar wird bei der mündlichen Berathung über die Fahrpläne jedesmal ein Kommissarius des Postdepartements, für jetzt in der Person des Eisenbahn=Post=Inspektors, hinzugezogen.

Ich lege jedoch großen Werth darauf, daß die Herren Ober=Postdirektoren ihre Ansichten und Vorschläge, wie hervortretende Verkehrs=Interessen, bei Regulirung der Verbindungen auf den Eisenbahnen, etwa richtiger wahrzunehmen und besser zu berücksichtigen seien, außer der Mittheilung an den Eisenbahn=Postinspektor, mittelst Berichts zu meiner Kenntniß bringen, damit ich in den Stand gesetzt werde, dem Gegenstande nicht nur selbst eine nähere Aufmerksamkeit zu widmen, sondern auch durch die K. Eisenbahn=Kommissariate, insoweit nicht etwa eine direkte Kommunikation mit denselben zum Ziele geführt hat, auf eine ersprießliche Verständigung hinzuwirken, oder beziehungsweise die geeigneten Mittel in Anwendung zu bringen, um der Befriedigung begründeter Anforderungen des Verkehrs den etwa nöthigen Nachdruck zu verschaffen.

Umfassende Anträge oder Gutachten, wegen wesentlicher Aenderungen oder Einrichtungen bei den Eisenbahnzügen, sind dergestalt frühzeitig zu meiner Kenntniß zu bringen, daß es möglich ist, dieselben noch vor dem Eintritt der Berathungen über die Fahrpläne, welche im Frühjahr und Spätsommer stattzufinden pflegen, in Erwägung nehmen und erforderlichen Falls an die K. Eisenbahn=Kommissariate und an den Eisenbahn=Postinspektor Verfügung treffen zu können.

Ich rechne darauf, daß die Herren Ober=Postdirektoren diesen Gegenstand aus dem vorangeschickten Gesichtspunkte richtig auffassen, dadurch zur Lösung der ihnen gestellten Aufgabe beitragen und auch in dieser Beziehung bemüht sein werden, die mit der neuen Organisation der Postverwaltung bezweckten Vortheile zu verwirklichen.

Von der gegenwärtigen Verf. ist den K. Eisenbahn=Kommissariaten und dem Eisenbahn=Postinspektor Kenntniß gegeben worden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 115 Nr. 157.)

III. Der I. Sen. des Ober=Tribunals hat (in dem Erk. v. 1. Febr. 1849) angenommen, daß der Transport von baaren Geldern durch die Eisenbahnen, wenn die Obsorge für dieselben und deren Abgabe am Bestimmungsorte einem Bevollmächtigten des Absenders anvertraut ist, keine Postkontravention enthält.

(Entsch. des Ob. Trib., Bd. 17. S. 509. Präjud. Nr. 2096.)

Dritter Titel.

Von den Verhältnissen der Eisenbahn=Gesellschaften zur Militair=Verwaltung.

Das G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahnen enthält hierüber keine weiteren Bestimmungen, als die Vorschrift im §. 43., daß der Staat nicht verbunden sein soll, den Eisenbahn=Gesellschaften Ersatz für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, zu leisten.

Insbesondere enthält das G. keine Bestimmungen über die Bedingungen der Benutzung der Eisenbahnen für militairische Zwecke.

I. Diesem Mangel ist zuerst in der Konzessions= und Bestätigungs=Urkunde für die Niederschlesisch=Märkische Eisenbahn=Gesellschaft v. 27. Nov. 1843. (G. S. 1843 S. 371) dadurch abgeholfen worden, daß der Erthei=

lung der Koncession besondere Bedingungen in Betreff der Benutzung der Bahn für militairische Zwecke hinzugefügt wurden, welche dahin lauten:

Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militairische Zwecke.

1) Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militairverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militaireffekten jeglicher Art nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten, und zwar dergestalt, daß für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Ueber die hierfür zu leistende Vergütung, so wie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtsätze für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörenden Kriegs-Material ist nach Maaßgabe der Umstände besondere Vereinbarung zu treffen.

2) Der Militairverwaltung bleibt vorbehalten, sich zu ihren Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In einem solchen Falle ist an die Gesellschaft außer der Erstattung der Feuerungskosten ein mäßiges Bahngeld zu gewähren. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft Statt, so wird dieselbe nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet.

3) Die Gesellschaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl von Transportfahrzeugen so einzurichten, daß solche nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauch bei der Absendung von Militaireffekten bereit zu halten. (G. S. 1843 S. 373.)

Diese Bedingungen sind demnächst auch auf andere Eisenbahn-Gesellschaften ausgedehnt worden, namentlich auf folgende:

1) Die Potsdam-Magdeburger.
(Koncessions- u. Bestätigungs-Urkunde v. 17. Aug. 1845, sub 3, G. S. 1845 S. 555.)

2) Die Berliner-Anhaltische.
(Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde v. 2. Sept. 1845, G. S. 1845 S. 601.)

3) Die Stargard-Posener. (Statut §. 64., G. S. 1846 S. 107.)

4) Die Nieder-Schlesische Zweigbahn.
(Statut §. 69., G. S. 1844 S. 694.)

5) Die Neisse-Brieger.
(K. O. v. 4. April 1845, G. S. 1846 S. 130.)

6) Die Wilhelms-Bahn. (Statut §. 4, G. S. 1844 S. 129.)

7) Die Münster-Hammer. (Statut §. 34, G. S. 1846 S. 121.)

8) Die Bergisch-Märkische. (Statut §. 34., G. S. 1844 S. 321.)

9) Die Köln-Mindener. (Statut §. 77., G. S. 1843 S. 37.)

10) Die Aachen-Mastrichter.
(Bestätigungs-Urkunde v. 30. Jan. 1846 ad 4, G. S. 1846 S. 30.)

11) Die Aachen-Düsseldorfer.
(Bestätigungs-Urkunde v. 21. Aug. 1846 ad 7, G. S. 1846 S. 405.)

12) Die Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher.
(Statut §. 58., G. S. 1847 S. 46.)

II. Die mit fremden Staatsregierungen abgeschlossenen Verträge über die Ausführung von Eisenbahn-Unternehmungen enthalten Verabredungen bezüglich der gegenseitigen Erleichterung der Benutzung der betr. Eisenbahnen zu militairischen Zwecken.

In dieser Beziehung sind in folgenden Verträgen Stipulationen enthalten:

1) Staatsvertrag v. 10. April 1841 zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig, über die Ausführung einer Eisenbahn von Magdeburg, Braunschweig, Hannover nach Minden, Art. 8. (G. S. 1842 S. 48.)

2) Vertrag v. 4. Dec. 1845 u. 2. Febr. 1846 zwischen Preußen, Hannover, Kurhessen und Schaumburg-Lippe, über die Ausführung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden, Art. 8. (G. S. 1846 S. 79.)

3) Vertrag v. 8. Nov. 1841 zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-

Schwerin und den freien Hansestädten Lübeck und Hamburg, betr. die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg, Art. 24. (G. S. 1845 S. 293.)

4) Vertrag v. 20. Dec. 1841 zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg und Gotha, betr. die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel, Art. 9. (G. S. 1844 S. 441.)

5) Vertrag v. 24. Juli 1843 zwischen Preußen und Sachsen, betr. die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden, Art. 8. (G. S. 1843 S. 405.)

6) Vertrag v. 6. März 1848 zwischen Preußen und Sachsen, betr. die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Dresden, Art. 10. (G. S. 1848 S. 141.)

7) Staatsvertrag v. 30. März u. 12. Juli 1850 zwischen Preußen und Baiern über die Fortsetzung der pfälzischen Ludwigsbahn in westlicher Richtung nach Saarbrücken, Art. 15. (G. S. 1850 S. 360.)

Vergl. die betr. Verträge unten in der Unter-Abth. IV.

Drittes Kapitel.

Von den rechtlichen Verhältnissen der Eisenbahn-Gesellschaften in Bezug auf Besteuerung.

I. Besteuerung der Eisenbahn-Gesellschaften im Allgemeinen.

Das G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen bestimmt in den §§. 38 und 39:

§. 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Aktien-Kapital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite innerhalb Unserer Staaten koncessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im §. 36. zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahn-Gesellschaften befreit.

§. 39. Der Ertrag der im §. 38. vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handels-Min. mit besonderer Anweisung versehen.

Vergl. auch §. 41. des G. v. 3. Nov. 1838. (S. oben S. 30.)

Von der im §. 38. a. a. O. vorbehaltenen Abgabe zum Besten der Post ist zwar mittelst K. O. v. 25. April 1842[1]) vorläufig Abstand genommen worden; indeß lag es damals in der Absicht, die Regulirung dieses Gegenstandes mit der im §. 49. a. a. O. vorbehaltenen Revision des ganzen G. v. 3. Nov. 1838 zu verbinden, zu welcher bereits Einleitungen getroffen worden waren. Die bald darauf eintretenden tiefgreifenden und langdauernden Krisen des Geldmarktes, welche die Fernhaltung jedes anderweitigen nachtheiligen Einflusses auf den Kours der Eisenbahn-Effekten wünschenswerth erscheinen ließen, sowie die sich unmittelbar daran schließenden Ereignisse des Jahres 1848 gaben weitere Veranlassung, die Regulirung der Abgabe noch auf sich beruhen zu lassen. Gegenwärtig ist indeß, in Folge Allerh. Ermächtigung v. 16. April 1852, den Kammern ein G. Entw., betr. die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe

---

[1]) Diese K. O. allegirt v. Reden, die Eisenbahnen Deutschlands, S. 91, ohne dieselbe indeß mitzutheilen; auch findet sich dieselbe anderweitig nicht publicirt.

zur Berathung und Beschlußnahme vorgelegt worden, nach welchen eine Abgabe von dem Rein=Ertrage erhoben werden soll.

II. Grundsteuer=Befreiung der Eisenbahn=Gesellschaften.

Hierüber sind folgende Bestimmungen ergangen:

1) Grundsteuer=G. v. 21. Jan. 1839 für die westlichen Provinzen (Rheinland und Westphalen) §§. 8 und 9:

§. 8. Von der Besteuerung nach §§. 1. bis 4 ausgenommen sind alle dem Staate, den Provinzen, den Kreisen oder Gemeinden gehörige Grundstücke, insofern sie zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt sind, insbesondere also: alle Gassen, Plätze, Brücken, Land= und Heerstraßen, Fahr= und Fußwege ꝛc.

§. 9. Brücken, Kunststraßen, Eisenbahnen und schiffbare Kanäle, welche mit Genehmigung des Staats von Privatpersonen zum öffentlichen Gebrauche angelegt sind, bleiben ebenfalls unbesteuert. Andere zum öffentlichen Gebrauche dienende Grundstücke haben dagegen keinen Anspruch auf Grundsteuerfreiheit, wenn sie sich im Privatbesitze befinden.
(G. S. 1839 S. 32.)

2) Das G. v. 24. Febr. 1850., betr. die Aufhebung der Grundsteuerbefreiungen hebt im §. 1. die bisherigen Grundsteuerbefreiungen oder Bevorzugungen auf, bestimmt jedoch im §. 2. unter den Ausnahmen von der Vorschrift des §. 1., daß von der Grundsteuer befreit bleiben:

a) Grundstücke, welche dem Staate, den Provinzen, den Kreisen oder den Gemeinden gehören, insofern sie zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt sind, insbesondere die Schienenwege der Eisenbahnen;

b) die Brücken, Kunststraßen, Schienenwege der Eisenbahnen und schiffbaren Kanäle, welche mit Genehmigung des Staats von Privatpersonen oder Aktien=Gesellschaften zum öffentlichen Gebrauche angelegt sind.
(G. S. 1850 S. 62—63.)

3) R. des K. Gen. Steuer=Dir. (Kühne) v. 9. Dec. 1842 an die K. Reg. zu Oppeln.

Der K. Reg. eröffne ich auf den Ber. v. 27. v. M., daß, in Bezug auf die Besteuerung des Grund und Bodens, die Eisenbahnen wie die zum öffentlichen Gebrauch bestimmten Kunststraßen und öffentlichen Wege überhaupt behandelt werden müssen.

Es sind daher alle Grundstücke, welche für die mit Genehmigung des Staats angelegten, zum öffentlichen Gebrauche dienenden Eisenbahnen
a) zum Bahnkörper,
b) zu den, nach §. 14. des G. v. 3. Nov. 1838 einzurichtenden neuen Kommunikations= und Feldwegen, soweit diese zum öffentlichen Gebrauch bestimmt sind,
verwendet werden, so lange, als sie diesen Zwecken dienen, steuerfrei zu stellen, ohne deshalb eine Entschädigung von den Unternehmern zu verlangen.

Auf die zum Transportgeschäft und zu Verwaltungs= ꝛc. Zwecken und zu andern Zubehörungen der Eisenbahnen verwendeten Grundstücke darf jedoch diese Grundsteuerfreiheit nicht ausgedehnt werden, und sie ist für den Bahnkörper auf die Grundfläche beschränkt, welche die Bahn selbst bis zu den Böschungen der Gräben oder bis zu anderweitiger Einfriedigung einnimmt.

Wegen Vertheilung der Grundsteuer und Ausmittelung des hiernach wegfallenden Theiles der Grundsteuer von dem zu den Eisenbahn=Anlagen verwendeten Grund und Boden gelten die in der Verf. v. 31. Mai 1832, III. 6163 gegebenen Vorschriften, und in Beziehung auf die ad lit. b oben erwähnten Wege wird der K. Reg. Abschrift der am 30. April 1839 an die Reg. zu Merseburg gerichteten Verf. (Anl. a)[1]) mitgetheilt, um sich nach derselben in vorkommenden Fällen zu achten.

Anl. a.

Von Seiten des Direktoriums der Magdeburg=Cöthen=Halle=Leipziger Eisenbahn=Gesellschaft ist die Frage in Anregung gebracht worden, in wiefern den, in Folge der Einrichtung der Eisenbahn, nach §. 14. des G. v. 3. Nov. v. J., von ihr herzustellenden neuen Kommunikations= und Feldwegen und dem dazu verwendeten Grunde und Boden die Grundsteuerfreiheit zustehe. An sich kann es einem Bedenken nicht unterliegen, hinsichtlich der Besteuerung des zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grundes und Bodens

---

[1]) Das R. v. 30. April 1839 findet sich auch abgedruckt in den A. XXIII. 338—2. 60.

dieselben Grundsätze zu befolgen, welche in der C. Verf. v. 31. Mai 1832 für den Fall der Einziehung von Grundstücken zum Chausseebau allgemein vorgeschrieben sind, indem der Umstand, daß die Herstellung solcher Wege durch die Einrichtung der Eisenbahn nöthig gemacht wird, darin eine Aenderung hervorzubringen nicht geeignet ist. Demzufolge wird in solchem Falle eine Vertheilung der Grundsteuer nach dem Verhältnisse, in welchem das Trennstück zu dem Hauptgrundstücke steht, erfolgen müssen, der auf das eingezogene Grundstück fallende Steuerbetrag während der Etatsperiode zum Abgange zu liquidiren und demnächst zur Absetzung vom Etat zu bringen, dasselbe Verfahren auch für den Fall zu beobachten sein, wo ein ganzes Grundstück zum Wegebau verwendet wird, indem alsdann von der auf dem ganzen Grundstücke haftenden Steuer dasselbe gilt, was hinsichtlich der auf dem Trennstücke haftenden angeordnet ist; und endlich wird, bei unbedeutenden Land-Einziehungen und wenn die auf das abzutretende Grundstück zu repartirende Steuer so gering ausfällt, daß sie nicht mehr in monatlichen Theilen zahlbar bleibt, von einem Dismembrations- und Steuervertheilungs-Verfahren, unter Vorbehalt diesseitiger Genehmigung, abzustehen sein.

Diese Befreiung von der Grundsteuer darf indessen nur dem zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grunde und Boden zugestanden werden und zur Entscheidung der Frage, welche Wege als öffentliche Wege anzuerkennen sind, dienen folgende, bereits bei anderer Gelegenheit festgestellten Grundsätze:

1) Als öffentliche Wege sind (ohne Unterschied, ob sie in der Sprache des gewöhnlichen Lebens als Landstraßen, Kommunikations-, Gemeine- oder Vizinalwege oder auf andere Weise bezeichnet werden) alle diejenigen zu betrachten, deren Gebrauch Jedermann freisteht.

2) Als Privatwege gelten die Wege, Triften, Fußsteige, welche nur für gewisse Grundeigenthümer oder für gewisse oder sämmtliche Interessenten einer Gemeinheit bestimmt sind.

3) Leisten die Grundeigenthümer, über deren Grundstücke ein Weg geht und diejenigen Nachbarn, welchen derselbe zum Gebrauch dient, auf das Privateigenthum und die Ausschließung Anderer von dem freien Gebrauch desselben Verzicht, so sollen, vorausgesetzt, daß wegen künftiger Unterhaltung eines solchen Weges kein Einspruch erhoben wird, wegen dessen Anerkennung als öffentlichen Weges keine Schwierigkeiten erhoben werden.

4) Bei einem Zweifel darüber, in wiefern ein Weg im polizeilichen Interesse als öffentlicher Weg zu behandeln sei, entscheidet der Landrath, mit Vorbehalt des Rekurses an die geordneten höheren Instanzen.

Privatwege, mögen sie einzelnen Grundbesitzern zuständig oder das Eigenthum und der Gebrauch derselben mehreren Interessenten vorbehalten sein, unterliegen der Besteuerung.

Nach dieser Anleitung wird die K. Reg. sich im Stande befinden, über die Besteuerung der von der obengenannten Eisenbahn-Gesellschaft eingerichteten Wege oder deren Befreiung von der Steuer zu entscheiden. Wenn aus den hier vorliegenden, diesen Gegenstand betr. Verhandlungen des Landraths von Bassewitz in Halle indessen hervorgeht, daß, zu der durch die Einrichtung der Eisenbahn nothwendig gewordenen Herstellung von Trifft- und Fahrwegen, von Seiten der Gesellschaft längs der Bahn ein Terrain acquirirt worden ist, welches nur den neuer Kommunikationswege bedürftig gewordenen Grundbesitzern zur Benutzung überlassen ist und sich im Eigenthum der Gesellschaft befindet, so wird diesem Terrain die Grundsteuer-Freiheit so lange nicht zugestanden werden können, als die sub 3 gedachten Modifikationen bei dessen Besitz und Benutzung nicht eingetreten sind.

Sowohl der Eisenbahn-Gesellschaft, als dem Landrath v. Bassewitz ist, zur Beschleunigung der Regulirung dieser Angelegenheit, Abschrift dieser Verfügung mitgetheilt worden, und hat die K. Reg. nunmehr das Weitere demgemäß anzuordnen.

Berlin, den 30. April 1839.

An die K. Reg. zu Merseburg. Der Fin. Min.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 22. Nr. 38.) Graf v. Alvensleben.

4) In Betreff der Befreiung der zu den Staats-Eisenbahnen gehörenden Grundstücke von der Grundsteuer disponirt das (nachstehende) R. des K. Fin. Min. (v. Rabe) v. 19. Juni 1850 an die K. Reg. zu Arnsberg.

Aus einer Mittheilung des K. Min. für H. u. G. ist ersehen worden, daß die K. Reg. die Grundsteuerfreiheit der zur Anlage der Westphälischen Staats-Eisenbahn verwendeten Grundstücke in Gemäßheit der V. v. 27. Okt 1848 (III. 23,183) nur auf den eigentlichen Bahnkörper und auf die Schienenstränge innerhalb der Eisenbahnhöfe beschränken zu müssen glaubt. Da jedoch die im Eigenthum des Staats stehenden Eisenbahnen — mögen dieselben vom Staate erbaut oder nach der Erbauung erworben sein — nebst ihrem

gesammten Zubehör, also nebst den Geschäftslokalen, den Räumlichkeiten zum Betriebe des Eisenbahngeschäftes, zur Aufbewahrung von Wagen und Geräthschaften, den Dienstwohnungen für die Beamten, den Hofräumen u. a. m. zu denjenigen Grundstücken gerechnet werden müssen, „welche dem Staate gehören und zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt sind", so sind die Staats-Eisenbahnen nebst Zubehör nach §. 8 des Grundsteuer-Gesetzes für die westlichen Provinzen v. 21. Jan. 1839 und nach §. 2 des G. v. 24. Febr. 1850, betr. die Aufhebung der Grundsteuer-Befreiungen, von der Grundsteuer frei zu lassen.

Die K. Reg. hat hiernach wegen Freistellung der zu der Westphälischen Eisenbahn erworbenen Grundstücke von der Grundsteuer das Weitere zu veranlassen und künftig dem obigen Grundsatze gemäß zu verfahren. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 251 Nr. 352.)

III. Portofreiheit der Korrespondenz der Eisenbahn-Gesellschaften.

1) R. des K. Gen. Postamts (v. Schaper) v. 23. Nov. 1848. Portofreiheit der Korresp. zwischen den Militairbehörden und den Eisenbahn-Gesellschaften.

Nach allgemeinen Regeln über Portofreiheit ist die Korrespondenz der Militairbehörden in dienstlichen Angelegenheiten, also auch, wenn sie an Eisenbahn-Gesellschaften gerichtet ist, portofrei zu befördern. Es soll aber auch die Korrespondenz der Eisenbahn-Gesellschaften an die Militairbehörden in dienstlichen Angelegenheiten portofrei befördert und ausnahmsweise davon abgesehen werden, daß solche mit keinem Staatsdienstsiegel verschlossen ist. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 359 Nr. 436.)

2) R. des K. Gen. Postamts (v. Schaper) v. 9. Sept. 1849. Portofreiheit der Korrespondenz der Eisenbahn-Gesellschaften.

Den Eisenbahn-Gesellschaften innerhalb Landes ist die Portofreiheit für Korrespondenz, Akten-Sendungen und Drucksachen:

1) in Dienst-Angelegenheiten der Gesellschaften (Reglement der Eisenbahn-Gesellschaften über Dienst-Korrespondenz), so wie
2) in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahn-Vereins und im Wechselverkehr der verbundenen Verwaltungen, bewilligt worden.

Bei Korrespondenz, Akten-Sendungen und Drucksachen nach und aus fremden Postgebieten erstreckt sich diese Portofreiheit vorerst nur auf das Preußische Porto; es sind jedoch bereits die fremden obersten Postbehörden ersucht worden, in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahn-Vereins und im Wechselverkehr der verbundenen Verwaltungen, auch in Beziehung auf den jenseitigen Portoanspruch die Bewilligung der Portofreiheit eintreten zu lassen.

Außerdem hat das General-Postamt sich damit einverstanden erklärt, daß die Eisenbahn-Gesellschaften ihre Dienst-Korrespondenz (Reglement über Dienst-Korrespondenz) auf der eigenen Bahn und auf anderen Bahnen auch durch das eigene Personal, resp. durch das Personal der anderen Bahnen, unentgeldlich befördern lassen dürfen. Zur Verhütung von Mißbräuchen gilt als Bedingung, gleichviel ob die Versendung durch die Post, oder die Beförderung durch die Eisenbahn-Gesellschafts-Beamten geschieht, daß:

1) die Dienst-Korresp. mit dem Rubrum: Eisenbahn-Dienst-Sache (E. D. S.) und
2) die Korrespondenz in Angelegenheiten des Deutschen Eisenbahn-Vereins und im Wechselverkehr der verbundenen Verwaltungen mit dem Rubrum: D. Eisenbahn-Vereins-Sache (D. E.-V. S.)

versehen, und in allen Fällen mit einem öffentlichen Dienstsiegel, oder mit dem Dienstsiegel der Gesellschaft, resp. mit einem von der Gesellschaft ausgegebenen Dienstsiegel, verschlossen werde.

Hiernach haben sich die Post-Anstalten von jetzt ab genau zu achten.

Auf Geld-Sendungen, überhaupt auf Sendungen mit angegebenem Werthe, finden die gedachten Bestimmungen hinsichts der portofreien Beförderung durch die Post, nicht Anwendung. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 211 Nr. 299.)

3) R. des K. Gen. Postamts (Schmückert) v. 23. Jan. 1850. Portofreiheit für den deutschen Eisenbahnverein.

Die Postanstalten werden, im Verfolg der V. v. 9. Sept. v. J. (Min. Bl. S. 211 ff.) über die Portofreiheit des deutschen Eisenbahnvereins, davon in Kenntniß gesetzt, daß die gedachte Portofreiheit in dem diesseits gewährten Umfange nunmehr auch auf den K. Hannöverischen, Sächsischen, Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinschen, Herzogl. Braunschweigischen und Fürstl. Thurn- und Taxisschen Posten, auf den letzteren in Bezug auf die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft, bewilligt worden ist.

(Min Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 19 Nr. 28.)

4) R. des K. Gen. Postamts v. 30. Okt. 1851. Portofreiheit der Korrespondenz der Eisenbahn-Gesellschaften.

Durch die V. v. 9. Sept. 1849 (Min. Bl. S. 211) ist den Eisenbahn-Gesellschaften für Korrespondenz, Akten-Sendungen und Drucksachen in Dienst-Angelegenheiten der Gesellschaften (Reglement der Eisenbahn-Gesellschaften über Dienst-Korrespondenz) Portofreiheit bewilligt worden.

Da nicht alle Eisenbahn-Gesellschaften ein Reglement über Dienst-Korrespondenz aufgestellt haben, so sind Zweifel darüber entstanden, welche Ausdehnung der Bezeichnung „Dienst-Korrespondenz" zu geben sei. Zur Beseitigung dieser Zweifel wird hierdurch bestimmt, daß, insofern nicht durch die mit den einzelnen Gesellschaften abgeschlossenen Verträge ein Anderes festgesetzt worden ist, unter Dienst-Korrespondenz der Eisenbahn-Gesellschaften folgende Gegenstände zu verstehen sind: Verfügungen der Direktionen an die verschiedenen Büreaux und an die Beamten, schriftliche Anzeigen der Beamten an die Direktionen, an die oberen Beamten und an die betreffenden Büreaux, die Mittheilungen der Büreaux und Kassen untereinander, so wie alle auf Dienstsachen Bezug habende briefliche Mittheilungen der Beamten untereinander.

Für die Korrespondenz zwischen den Eisenbahn-Gesellschaften und Lieferanten oder Ouvriers kann dagegen die gedachte Portofreiheit nicht in Anspruch genommen werden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 266 Nr. 288.)

IV. Kommunal-Steuer-Pflichtigkeit der Eisenbahn-Gesellschaften.

1) C. R. der K. Min. des Inn. (Gr. v. Arnim) u. d. Fin. (Kühne) v. 16. Aug. 1843, an sämmtl. K. Oberpräsidenten, ausschließlich derjenigen von Westphalen und der Rheinprovinz. Nichtbefreiung der Eisenbahngebäude von der Real-Kommunalsteuer.

Ew. rc. theilen wir hieneben Abschrift des heute dem Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft auf den Antrag wegen Befreiung von der Real-Kommunalsteuer ertheilten Bescheides zur gef. Kenntnißnahme mit. (Anl. a.)

Anl. a.

Das Direktorium hat in der Eingabe v. 17. Dec. v. J. aus der Allerh. K. Ordre v. 8. Juni 1834 (G. S. S. 87) den Anspruch auf Freiheit von der Real-Kommunalsteuer für die baulichen Anlagen auf dem Eisenbahnhofe herzuleiten versucht.

Es kann jedoch eine solche Freiheit von der Kommunalsteuer für die Eisenbahngebäude nicht anerkannt werden, sowie dieselbe auch anderwärts, z. B. bei den hiesigen Anlagen dieser Art, nicht gewährt worden ist.

Der Staat hat allerdings die Eisenbahnen in mancher wesentlichen Beziehung als Unternehmungen von großem Interesse für das Gemeinwesen begünstigt, dabei aber die Anlage der Bahn von dem Geschäfte des Betriebes ihrer Benutzung unterschieden, und daher die Befreiung von der Grundsteuer auf den eigentlichen Bahnkörper und diejenigen Anlagen beschränken müssen, welche unter allen Umständen nothwendige Theile und Zubehörungen der Eisenbahn als solche bilden.

Denn nur auf diese kann die Analogie mit den zum öffentl. Gebrauch bestimmten Kunststraßen und öffentl. Wegen, welche dieser Befreiung zum Grunde liegt, angewendet werden.

Während sich die Eisenbahnen schon von diesen, den Kunststraßen und öffentlichen Wegen, im wesentlichsten Punkte dadurch unterscheiden, daß sie nur mittelst besonders hierfür konstruirter Fuhrwerke, welche in der Regel der koncessionirten Gesellschaft ausschließlich zustehen, aber nicht, wie jene, von Jedem mit eigenem Vehikel benutzt werden können, gehört alles übrige, was dem Betriebe des Transportgeschäftes rc. und der Verwaltung des Unternehmens dient, eben deshalb dem speziellen Interesse der Gesellschaft an, und kann eine mit jenen den gemeinnützigen öffentlichen Straßen analoge Behandlung nicht in Anspruch nehmen.

Der Betrieb fällt vielmehr in die Kategorie eines Gewerbes, dem eine Steuerfreiheit in diesem Sinne nicht zusteht.

Gehören nun die Eisenbahnen, auch von jenem Gesichtspunkte aus zu den gemeinnützigen Anlagen, so würde von einer Anwendung der Allerh. K. O. v. 8. Juni 1834 auf sie nur insoweit die Rede sein können, als die Frage gestellt wird:

ob dieselben, soweit ihnen wegen ihrer Bestimmung zu öffentlichen Zwecken die Befreiung von der Staats-Grundsteuer gewährt ist, deshalb auch den örtlichen Kommunalsteuern nicht unterworfen sein sollen?

Die Allerh. K. O. entscheidet:

daß die Realverpflichtungen, welche vermöge des Kommunalverbandes geleistet worden sind, ferner geleistet werden sollen. Die Real-Kommunalsteuer, für welche der Magistrat jetzt den Beitrag nach dem Miethswerthe der errichteten Bahnhofs-Gebäude, als von dem Objekte ihrer Veranlagung fordert, wird von dem gesammten Grundbesitz erhoben, und den wesentlichsten Theil derselben bildet die, als Grundsteuer von diesem gesammten Grundbesitz an den Staat zu entrichtende Servissteuer.

Die Verpflichtung haftete also schon vor der Abtretung der den Bahnhof jetzt bildenden Grundfläche, als in jener Gesammtheit begriffen, auf derselben, und ward bisher aus dem Gesammt-Einkommen der Kommune wirklich geleistet. Es kann mithin aus der Allerh. K. O. v. 8. Juni 1834 eine Befreiung von der Kommunalsteuer nicht hergeleitet werden.

Der Umstand, daß auf dieser Grundfläche sich bei der Abtretung keine steuerpflichtigen Gebäude befanden, und daß sie erst durch die Errichtung des Bahnhofes und der dem Betriebe der Eisenbahn angehörenden Gebäude zur Steuer speziell beitragend herangezogen wird, ist hiergegen für die Gesellschaft von keinem Belang; jeder andere Privatmann, der für Wohnung oder Gewerbe auf solchem oder anderm bisher unbebauten Grunde ein Gebäude errichtet, befindet sich in demselben Fall.

Wenn daher der Magistrat bei der Veranlagung des Real-Servises auf die Gebäude des Bahnhofes, zu welcher er sich in seinem Rechte befindet, diejenigen Anlagen und Bauten, welche unter allen Umständen nothwendige Theile und Zubehörungen der Eisenbahn als solche bilden, ausgeschieden und dieselbe, wie nach den Anlagen der Eingabe v. 17. Dec. v. J. angenommen werden muß, auf die Betriebs- und Verwaltungs-Gebäude beschränkt hat, so ist damit einerseits die Befreiung von der Staatssteuer im richtigeren Maße gewährt, andererseits in der Kommunalsteuer jede zulässige Rücksicht geübt worden.

Eine weitere oder gänzliche Befreiung des Bahnhofes, resp. der Gebäude, von der Real-Kommunalsteuer, nach dem Antrage des Direktoriums, anzuordnen, müssen wir daher ablehnen. Berlin, d. 16. Aug. 1843.

Der Min. des Inn. Graf v. Arnim. — Der Fin. Min. In dessen Auftrage: Kühne.

An das Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 233 Nr. 310.)

Vergl. übrigens die Gemeinde-Ordnung v. 11. März 1850 § 3 Alinea 3 u. 6. (G. S. 1850 S. 213.)

2) R. der K. Min. des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 13. Jan. 1845 an den Magistrat zu N. Befreiung der Korporationen, Gesellschaften, Stiftungen ꝛc. von persönlichen Kommunalabgaben, Einkommensteuern ꝛc.

Im Verfolg des vorläufigen Bescheides v. 25. Mai v. J. eröffne ich dem Magistrat zu N. auf die Eingabe v. 14. Febr. ej. a., daß ich seine Beschwerde wegen der ihm versagten Heranziehung der N. N.'schen Eisenbahn-Gesellschaft zu der dortigen städtischen Einkommensteuer für begründet nicht erachten kann.

Enthält auch weder das dortige Regul. für die Erhebung der Kommunalabgaben, noch die Städte-Ordn. v. 19. Nov. 1808 eine ausdrückliche Bestimmung, daß die Korporationen von den persönlichen Kommunal-Abgaben befreit sein sollen, so ist doch noch weniger darin eine Bestimmung enthalten, aus welcher sich die Heranziehung derselben, namentlich der N. N.'schen Eisenbahn-Gesellschaft, rechtfertigen ließe, vielmehr folgt daraus deren Befreiung von selbst.

Sowohl nach dem Regul., als nach §. 56 der Städte-Ordn. von 1808 sind nämlich nur die Einwohner der Stadt — Bürger und Schutzverwandte zur Entrichtung der Abgabe verbunden. Die N. N.'sche Eisenbahn-Gesellschaft aber kann, wenngleich nach §. 3 ihrer Allerh. bestätigten Statuten der dortige Ort das Domicil der Gesellschaft und der Sitz der Verwaltung ist, weder zu den Bürgern, noch zu den Schutzverwandten, überhaupt nicht zu den Einwohnern gerechnet werden, da sie zwar eine juristische, aber keine physische Person ist, nach den Bestimmungen der Städte-Ordn. aber nur physische Personen das Bürgerrecht verlangen oder Schutzverwandte sein können. Dem stehen auch die von dem Magistrat in Bezug genommenen Vorschriften des A. L. R. Th. II. Tit. 6 §§. 81 u. 82 nicht entgegen. Denn ersterer §. besagt nur,

> daß Korporationen und Gemeinden in den Geschäften des bürgerlichen Lebens eine moralische Person vorstellen,

und letzterer nur,

> daß sie in Rücksicht auf ihre Rechte und Verbindlichkeiten nach eben den Gesetzen, wie andere Mitglieder des Staats, beurtheilt werden sollen,

keineswegs aber ist hierin ausgesprochen, oder hieraus zu folgern, daß Korporationen auch als eine physische Person angesehen werden, und auch solche Rechte und Verbindlichkeiten überkommen sollen, welche nach der Natur der Sache oder nach gesetzl. Vorschriften nur den physischen Personen resp. bei- und auferlegt sind. Ganz einflußlos ist der Zweck der Korporationen, und die Bestimmung des §. 4. des Normal-Regul. wegen Erhebung einer Gemeinde-Einkommensteuer v. 9. Nov. 1838.,

> wonach Korporationen und Gemeinden jeder Art zu der Einkommensteuer nicht herangezogen werden sollen,

findet eben sowohl auf bestätigte Aktien-Gesellschaften, als auf andere Korporationen Anwendung. Der gesetzliche Anhalt dieser Befreiung aber liegt darin, daß die Einkommensteuer eine nur physische Personen treffende ist, und es mithin an jeder gesetzlichen Rechtfertigung für die Heranziehung anderer als physischer Personen fehlt.

Hiernach kann ich die Beschwerde des Mag. nicht berücksichtigen.

(Min. Bl d. inn. Verw. 1845 S. 3 Nr. 4.)

Vergl. die Gemeinde-Ordnung v. 11. März 1850 §. 3 Alinea 2. (G. S. 1850 S. 213.)

Viertes Kapitel.

Vom Gerichtsstande der Eisenbahn-Gesellschaften.

1) Ueber den Gerichtsstand der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften sind in deren Statuten die näheren Bestimmungen enthalten.

2) K. O. v. 1. März 1847 betr. den Gerichtsstand der Eisenbahn-Gesellschaften bei Entschädigungs-Ansprüchen der Grundbesitzer.

Um den Belästigungen abzuhelfen, welche in denjenigen Landestheilen, wo die A. G. O. oder die Prozeß-Vorschriften des gemeinen Rechts Gesetzeskraft haben, für die Besitzer der von Eisenbahnen durchschnittenen Grundstücke dadurch entstehen, daß sie ihre Entschädigungs-Ansprüche gegen die Eisenbahn-Gesellschaften in der Regel nur in dem ordentlichen Gerichtsstande derselben verfolgen dürfen, will Ich auf Ihren Bericht v. 11. v. M. für den ganzen Umfang der Monarchie mit Ausschluß des Bezirks des Appellations-Gerichtshofes zu Cöln, hierdurch bestimmen, daß bei Klagen auf gerichtliche Entscheidung über den Werth der für eine Eisenbahn expropriirten Grundstücke, sowie bei allen sonstigen Entschädigungs-Ansprüchen, welche Grundbesitzer als solche auf Veranlassung einer Eisenbahn-Anlage gegen deren Unternehmer gerichtlich verfolgen, die Eisenbahn-Gesellschaften verpflichtet sein sollen, bei dem Ober-Gericht Recht zu nehmen, in dessen Departement das expropriirte oder beschädigte Grundstück belegen ist. — Auf die bereits anhängigen Klagen findet die gegenwärtige Bestimmung keine Anwendung. — Dieser Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen. Berlin, den 1. März 1847.

(G. S. 1847 S. 112.) Friedrich Wilhelm.

3) Die V. v. 2. Jan. 1849 über die Aufhebung der Privat-Gerichtsbarkeit und des eximirten Gerichtsstandes, sowie über die anderweitige Organisation der Gerichte, disponirt indeß im §. 9:

Der eximirte und privilegirte Gerichtsstand für Personen, Grundstücke und Gerechtigkeiten, desgl. der privilegirte Gerichtsstand des Fiskus, soweit er bisher noch stattgefunden hat, wird allgemein aufgehoben. Jedermann steht fortan unter dem ordentlichen Gerichte, welches für den Ort oder Bezirk zunächst und unmittelbar bestellt ist, und jedes Grundstück gehört im dinglichen Gerichtsstande vor das ordentliche Gericht desjenigen Sprengels, in welchem es gelegen ist.

Korporationen und andere moralische Personen müssen bei dem ordentlichen Gerichte belangt werden, in dessen Bezirke der Vorstand derselben seinen Sitz hat. Ausnahmen hiervon bestimmen die Gesetze. An die Stelle des durch die K. O. v. 1. März 1847 (G. S. S. 112) angeordneten Gerichtsstandes der Eisenbahn-Gesellschaften bei Entschädigungs-Ansprüchen, tritt der dingliche Gerichtsstand bei demjenigen ordentlichen Gerichte, in dessen Bezirke das expropriirte oder beschädigte Grundstück gelegen ist, wenn der Kläger nicht vorzieht, im persönlichen Gerichtsstande der Eisenbahn-Gesellschaft zu klagen.

(G. S. 1849 S. 1 ff.)

4) G. v. 26. April 1851, betr. die Zusätze zu der V. v. 2. Jan. 1849 über die Aufhebung der Privat-Gerichtsbarkeit und des eximirten Gerichtsstandes 2c., Art. II. Nr. 4:

Besitzstörungsklagen der Grundbesitzer gegen Eisenbahn-Gesellschaften können bei demjenigen Gerichte angebracht werden, in dessen Bezirke das Grundstück, in Bezug auf welches die Besitzstörung verübt wurde, belegen ist. (G. S. 1851 S. 182.)

Dritter Abschnitt.

Von der Aufsicht des Staats über den Betrieb der Eisenbahn-Gesellschaften [1]).

Erstes Kapitel.

Von der polizeilichen Aufsicht über den Betrieb der Eisenbahn-Gesellschaften.

Erster Titel.

Von der Revision der Anlage vor der Eröffnung des Verkehrs auf der Bahn.

I. Das G. v. 3. Nov. 1838 verordnet im §. 22, daß die Bahn dem Verkehr nicht eher geöffnet werden darf, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden ist.

Dazu:

1) Regul. v. 24. Nov. 1848 betr. die Eisenbahn-Kommissariate, §. 1. (s. oben S. 14.)

2) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 6. Nov. 1850 an sämmtl. K. Reg. und an das K. Polizei-Präsidium in Berlin, sowie an die K. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg und Aachen und an die K. Eisenbahn-Kommission zu Saarbrücken, desgl. zur Kenntnißnahme an die K. Eisenbahn-Kommissariate zu Berlin, Breslau, Köln und Erfurt.

Mit Bezug auf die Vorschrift des §. 22 des G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3 Nov. 1838 und §. 1 des Regul. v. 24. Nov. 1848 sehe ich mich veranlaßt, in Betreff des Verfahrens bei der Revision vollendeter, von einer Staatsbehörde ausgeführter Eisenbahnen zu bestimmen, daß die Revisionen solcher Bahnen vor deren Eröffnung durch Kommissarien der K. Reg., in deren Bezirken sie belegen, unter Theilnahme der mit der Ausführung des Baues beauftragten Behörde, so zeitig erfolgen soll, daß etwanigen erheblichen Mängeln noch früh genug abgeholfen werden kann. Ueber die Revision ist ein Protokoll aufzunehmen und mittelst gemeinschaftlichen Berichts mir vorzulegen. Ich werde sodann darüber selbst bestimmen, ob und wann die Bahn dem Betriebe zu übergeben sei.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 352 Nr. 443.)

II. Ueber die Prüfung der Lokomotiven und die Genehmigung zu deren Benutzung vergl. den §. 4 des G. v. 3. Nov. 1838 und das C. R. der K. Min. des Inn. und für H., G. und öffentl. A. v. 8. Jan. 1849. (s. oben S. 15.)

Zweiter Titel.

Von der polizeilichen Aufsicht in Betreff der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen.

I.

Von den Maaßregeln zur Verhütung der Beschädigung der Eisenbahn-Anlagen.

1) Zum Schutze des Verkehrs auf den Eisenbahnen war für den ganzen Umfang der Monarchie die V. v. 30. Nov. 1840 wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen ergangen. (G. S. 1841 S. 9.)

---

[1]) Ueber die Legitimation des Eisenbahn-Reisenden und die Einführung der Paßkarten in Stelle der Pässe in den durch Eisenbahnen verbundenen Deutschen Staaten, vergl. Polizeiwesen, Suppl. Bd. I. S. 44 und Suppl. Bd. II. S. 37.

Ueber die Bestrafung der Vergehen gegen die Telegraphen-Anstalten des Staats oder der Eisenbahn-Gesellschaften war die V. v. 15. Juni 1849 erlassen worden. (G. S. 1849 S. 217.)

Diese beiden V. sind indeß beseitiget worden durch die an deren Stelle getretenen betr. Vorschriften des Strafgesetzbuchs v. 14. April 1851. Die hier in Betracht kommenden Bestimmungen des letztern sind in nachstehenden §§. enthalten:

§. 283. Wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Straße, eine Eisenbahn oder ein sonstiges Bauwerk, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, soll mit Gefängniß nicht unter zwei Monaten bestraft werden.

§. 285. Wegen Brandstiftung wird mit zehnjähriger bis lebenslänglicher Zuchthausstrafe, und wenn durch den Brand ein Mensch das Leben verloren hat, mit dem Tode bestraft:

ꝛc. ꝛc. 3) wer vorsätzlich Eisenbahnwagen ꝛc. ꝛc. zu einer Zeit in Brand setzt, zu welcher sich Menschen darin aufzuhalten pflegen

§. 294. Wer vorsätzlich an Eisenbahnanlagen, deren Transportmitteln oder anderem Zubehör solche Beschädigungen verübt, oder auf der Fahrbahn durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen oder durch Verrückung von Schienen oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport auf der Bahn in Gefahr gesetzt wird, hat Zuchthaus bis zu zehn Jahren verwirkt.

Hat die Handlung die schwere Körperverletzung eines Menschen (§. 193) zur Folge gehabt, so tritt Zuchthausstrafe von zehn bis zu zwanzig Jahren, und hat in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren, die Todesstrafe ein.

§. 295. Wer fahrlässigerweise durch Handlungen der im §. 294 bezeichneten Art den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängniß bis zu Einem Jahre, und wenn dadurch ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängniß von zwei Monaten bis zu drei Jahren bestraft.

Eine gleiche Strafe haben die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen (Eisenbahnbeamten) verwirkt, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§. 296. Wer gegen eine Telegraphen-Anstalt des Staates oder einer Eisenbahn-Gesellschaft vorsätzlich Handlungen verübt, welche die Benutzung dieser Anstalt zu ihren Zwecken verhindern oder stören, wird mit Gefängniß von drei Monaten bis zu drei Jahren bestraft.

Handlungen dieser Art sind insbesondere: die Wegnahme, Zerstörung oder Beschädigung der Drahtleitung, der Apparate und sonstigen Zubehörungen der Telegraphenanlagen, die Verbindung fremdartiger Gegenstände mit der Drahtleitung, die Fälschung der durch den Telegraphen gegebenen Zeichen, die Verhinderung der Wiederherstellung einer zerstörten oder beschädigten Telegraphenanlage, die Verhinderung der bei der Telegraphenanlage angestellten Personen in ihrem Dienstberufe.

§. 297. Ist in Folge der vorsätzlich verhinderten oder gestörten Benutzung der Telegraphen-Anstalten ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit beschädigt worden, so trifft den Schuldigen Zuchthaus bis zu zehn Jahren, und wenn ein Mensch das Leben verloren hat, Zuchthaus von zehn bis zu zwanzig Jahren.

§. 298. Wer gegen eine Telegraphen-Anstalt des Staats oder einer Eisenbahn-Gesellschaft fahrlässigerweise Handlungen verübt, welche die Benutzung dieser Anstalt zu ihrem Zwecke verhindern oder stören, wird mit Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn dadurch ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren bestraft.

Eine gleiche Strafe haben die zur Beaufsichtigung und Bedienung der Telegraphen-Anstalten und ihrer Zubehörungen angestellten Beamten (Telegraphen Beamten) verwirkt, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten die Benutzung der Anstalt verhindern oder stören.

§. 299. Eisenbahn-Beamte und Telegraphen-Beamte, welche wegen eines der in den §§. 294 bis 298 bezeichneten Verbrechen oder Vergehen verurtheilt werden, sollen zugleich zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- und Telegraphen-Dienste für unfähig erklärt werden.

§. 300. Die Vorsteher einer Eisenbahn-Gesellschaft, sowie die Vorsteher der Telegraphen-Anstalt einer Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Entfernung des verurtheilten Beamten nach der Mittheilung des rechtskräftigen Erkenntnisses nicht sogleich bewirken, sollen mit einer Geldbuße von zehn bis zu Einhundert Thalern oder mit einer Gefängnißstrafe bis zu drei Monaten bestraft werden.

Gleiche Strafe trifft den für unfähig erklärten Eisenbahn- oder Telegraphen-Beamten, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn- oder Telegraphen-Anstalt wieder anstellen läßt, sowie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obwohl denselben die Unfähigkeitserklärung bekannt war.

2) R. des K. Min. des Inn., Abth. II. (v. Manteuffel) v. 12. Juni 1846 an die K. Reg. zu Erfurt. Verbot des Behütens der mit Gras bestandenen Böschungen der Eisenbahndämme und der Durchstiche.

Die K. Reg. wird unter den in dem Ber. v. 16. Mai c. angeführten Umständen hierdurch ermächtigt, die von ihr beantragte polizeil. V., das Verbot des Behütens der mit Gras bestandenen Böschungen der Eisenbahndämme und der Durchstiche betr., nach der im Entwurfe eingereichten Fassung zu erlassen und durch die Amtsbl. Ihres Bezirks bekannt zu machen. (Anl. a.)

Anl. a.

Das Behüten der Eisenbahn-Böschungen wird hierdurch mit Genehmigung des K. Min. des Inn. bei einer Geldstrafe von

1 Thlr. für ein Pferd oder Stück Rindvieh,
15 Sgr. für ein Schwein und von
10 Sgr. für ein Schaf oder anderes kleines Stück Vieh

verboten.

Die Aufsichtsbeamten der Eisenbahn sind mit der sofortigen Erhebung der Strafe gegen Quittung beauftragt, und wenn der Uebertreter dieselbe nicht baar erlegt, oder durch ein einstweiliges Unterpfand sicher stellt, hat derselbe die Vorführung vor die betr. Ortsbehörde zu gewärtigen. Erfurt, d. 18. Juni 1846.

K. Reg.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 151 Nr. 242.)

3) R. der K. Min. d. Fin. (v. Düesberg), des Inn. (Mathis) und des K. Hauses, Abth. II. (Thoma) v. 30. Sept. 1847 an die K. Reg. zu Merseburg. Befugniß der K. Kommunal- und Privat- Forst- und Jagdschutz-Beamten zum Betreten der Eisenbahnkörper bei Ausübung ihrer polizeil. Funktionen.

Da den K. Kommunal- und Privat-Forst- und Jagdschutz-Beamten die Ausübung der Forst- und Jagdpolizei zusteht, dieselben also als Polizeibeamte zu betrachten sind, und hiernach zu der Kategorie der sub 2. §. 9 des Bahnpolizei-Regl. für die Thüringische Eisenbahn bezeichneten Beamten gehören, so müssen auch sie zum Betreten des Bahnkörpers bei Ausübung ihrer polizeil. Funktionen für befugt erachtet werden.

Dies wird der K. Reg. auf Ihren Ber v. 11. v. M., mit dem Auftrage eröffnet, das Weitere hiernach zu veranlassen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 300. Nr. 368.)

II.

Von den Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes auf Eisenbahnen.

Das G. v. 3. Nov. 1838 enthält im §. 23 die Bestimmung, daß die Handhabung der Bahnpolizei, nach einem darüber von dem Handels-Min. zu erlassenden Regl., der Gesellschaft übertragen wird, und daß dies Regl. zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäfte beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festzusetzen habe.

Der §. 24 a. a. O. verpflichtet die Gesellschaft, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, wozu dieselbe im Verwaltungswege angehalten werden können.

Nach §. 28 a. a. O. endlich sollen diese Bestimmungen auch auf solche Konkurrenten Anwendung finden, welche neben der Gesellschaft die Erlaubniß zum Transportbetriebe auf der Bahn erhalten haben.

In Verfolg der vorstehend erwähnten Vorschriften des G. sind nachstehende Verfügungen des Min. zur Sicherung des Betriebes auf Eisenbahnen erlassen worden.

A. Allgemeine Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes auf den Eisenbahnen.

1) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. Pommer-Esche) v. 27. Juli 1850, betr. die Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes auf den Preuß. Staats-Eisenbahnen.

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 1. Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr und mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken mit der im §. 25 festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann, diejenigen Strecken, welche nicht mit der größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

§. 2. Die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken müssen fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, daß Gegenstände, deren Oberfläche nicht mehr als einen Fuß über den Schienen erhöhet, mindestens 5 Fuß 3 Zoll, alle höhere Gegenstände 6½ Fuß von der Mittellinie des nächsten Geleises entfernt bleiben.

§. 3. Die Vorrichtungen zum Stellen der Ausweichungen außer den Bahnhöfen, für welche keine besondern Wärter angestellt sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, daß sie nicht bewegt werden können. Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß der richtige Stand solcher Weichen außer den Bahnhöfen auf mindestens 1000 Fuß Entfernung vom Zuge aus zu erkennen ist.

§. 4. Die Bahn muß, so weit es zur Abhaltung von Menschen und Thieren nothwendig erachtet wird, eingefriedigt werden.

Die Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrieren zu versehen. Die Entfernung der verschlossenen Barriere von der Mitte des nächsten Bahngeleises soll mindestens 12 Fuß betragen. Bei Drehbarrieren, welche nach der Bahn zu aufschlagen, sind für die geöffneten Barriereflügel die Bestimmungen des §. 2. zu beachten.

Wenn öffentliche Wege unmittelbar neben der Eisenbahn in gleicher Ebene mit derselben, oder höher angelegt sind, so wird zwischen Weg und Eisenbahn die Anlage von Schutzwehren erforderlich. Gräben mit Seitenaufwurf sind als solche anzusehen.

§. 5. Die Bahn muß so lange bewacht werden, als möglicherweise noch Züge oder einzelne Lokomotiven auf derselben zu erwarten stehen. Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegeübergänge geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden von der K. Direktion besonders festgestellt.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen mit einem Schloß versehen sein, welches der Wärter 10 Minuten vor dem Eintreffen verschließen und nach dem Durchgange des Zuges wieder öffnen muß.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Viehherden nicht mehr über die Bahn getrieben werden. Es werden solche Einrichtungen getroffen, daß den Wärtern die Ankunft der Züge mindestens 5 Minuten vorher bekannt wird.

Im Dunkeln sollen, so lange die Barrieren geschlossen sind, die Wegeübergänge von Chausseen und stark befahrenen Kommunalstraßen erleuchtet sein. Auf den Bahnhöfen sind mindestens ½ Stunde vor und ¼ Stunde nach der Ankunft und dem Abgange der Züge die Perrons und Anfahrten zu erleuchten.

Täglich vor dem ersten Zuge und in der Regel auch vor jedem folgenden Zuge muß die Bahn von den betreffenden Wärtern genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt, oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben getroffen werden. Ausnahmen sind unter besondern Umständen durch die Direktion zu bestimmen; vor jedem Nachtzuge muß jedoch unbedingt eine Revision stattfinden.

§. 6. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind, und Entfernungen von ganzen und $\frac{1}{100}$ Meilen angeben. Ebenso sind an den Wechselpunkten der Gefälle Pfähle aufzustellen, an deren steigend oder fallend oder horizontal angeordneten Armen die Steigungen der Bahn, durch Angabe der Verhältnisse der Höhen zu den Längen, deutlich erkennbar zu bezeichnen sind.

Zwischen den zusammenlaufenden Schienensträngen ist ein Markirpfahl aufzustellen, welcher die Gränze anzeigt, wie weit in jedem Bahngeleise Wagen vorgeschoben werden können, ohne den Durchgang derselben auf dem andern zu hindern.

II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§. 7. Die Betriebsmittel sollen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit (§. 25) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 8. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung ist am Stande des Lokomotivführers sichtlich auf der Maschine zu bezeichnen. In den Lokomotivschuppen der Hauptstationen sind offne Queck-silber-Manometer so anzubringen, daß der Dampfraum jeder geheitzten Lokomotive durch ein Ansatzrohr damit verbunden werden kann.

§. 9. Es ist ein Register über den von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen. Jedesmal, wenn dieselbe im Ganzen eine Strecke von höchstens 5400 Meilen Länge durchlaufen, ist der Dampfkessel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe mit heißem Wasser auf das Ein- und Einhalbfache des gestatteten Dampfsdruckes zu probiren. Bei neuen Maschinen darf der zurückgelegte Weg bis zur ersten Probe 10,000 Meilen betragen. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Gebrauch genommen werden. Ueber diese Untersuchungen, mit welchen zugleich eine Prüfung aller Maschinentheile zu verbinden ist, sollen Verhandlungen aufgenommen werden, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen sind. Jede Lokomotive muß mit Bahnräumern, mit einer Dampfpfeife, mit den zur Speisung des Kessels und den zur jederzeitigen Erkennung des Wasserstandes zweckdienlichen Vorrichtungen und wenigstens mit zwei Sicherheits-Ventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann.

§. 10. Sämmtliche Lokomotiven sollen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfes von glühenden Kohlen und Funken versehen werden.

§. 11. Der mit der Lokomotive verbundene Tender muß mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, daß sie von demselben aus leicht angezogen werden können. Die Bremsen müssen auf beiden Seiten des Tenders unmittelbar auf sämmtliche Räder desselben wirken.

§. 12. Alle in fahrplanmäßigen Zügen gehende Wagen sollen auf Federn ruhen und auf beiden Seiten mit Buffern versehen sein. Bei sechs- und achträdrigen Wagen müssen die Buffer und Zughaken auf beiden Seiten elastisch sein. Bei vierrädrigen Güterwagen muß dieses wenigstens auf einer Seite der Fall sein. Alle Räder, welche in Lokomotivzügen gehen, müssen schmiedeeiserne Radreifen haben; die Stärke derselben darf bei Lokomotiv- und Tenderrädern nicht unter $\frac{3}{4}$, bei Wagenrädern nicht unter $\frac{2}{3}$ Zoll betragen.

An jedem Ende eines jeden Wagens müssen je zwei Sicherheitsketten angebracht werden. Dieselben dürfen nur so lang sein, daß sie an beladenen Wagen beim freien Herabhängen noch zwei Zoll über der Oberfläche der Schienen bleiben.

§. 13. Außer der Tenderbremse müssen in jedem Zuge so viel kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht sein, daß bei Steigungen der Bahn in längeren Strecken, bis einschließlich

$\frac{1}{300}$ bei	Personenzügen	der	6te
	Güterzügen	=	8te
$\frac{1}{200}$ bei	Personenzügen	der	5te
	Güterzügen	=	7te
$\frac{1}{100}$ bei	Personenzügen	der	4te
	Güterzügen	=	6te

Theil der Räderpaare gebremst werden kann. Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind hierbei als Personenzüge zu behandeln.

Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist eine solche zu betrachten, durch welche die Räder eines voll beladenen Wagens bei langsamer Bewegung festgestellt werden können.

§. 14. Die Personenwagen sind im Innern während der Fahrten im Dunkeln angemessen zu erleuchten. Sie müssen von den Passagieren geöffnet werden können, jedoch nur von Außen. Jede Thür soll mit einem doppelten Verschluß versehen sein, worunter wenigstens ein Vorreiber sich befinden muß.

§. 15. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sichern Bedeckung versehen sein.

§. 16. Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck eben so sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittelst welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, daß in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstoßen derselben nicht stattfinden kann.

§. 17. An jedem Güterwagen ist die Bahn, die Ordnungsnummer, das eigene Gewicht desselben einschließlich der Achsen und Räder und dasjenige, mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

§. 18. Die Transportwagen sind einer regelmäßigen Revision zu unterwerfen, wobei die Untertheile auseinander genommen werden müssen, und darüber Register in der Art zu führen sind, daß aus denselben jeder Zeit ersichtlich ist, wann die Revision jedes einzelnen

Wagens stattgefunden, wie sich der Zustand desselben ergeben hat, und welche Reparaturen vorgenommen sind.

An jedem Wagen ist, in die Augen fallend, das Datum der zuletzt stattgefundenen Revision zu bezeichnen.

Die Direktion der betr. Eisenbahn soll die Länge des Weges, nach dessen Zurücklegung, oder den Zeitraum, nach dessen Ablauf jeder Wagen zu revidiren ist, bestimmen. Dieser Weg darf nicht über 2400 Meilen und beziehungsweise der Zeitraum nicht über drei Monat betragen.

III. Einrichtungen und Maaßregeln bei Handhabung des Betriebes.

§. 19. Jede Station erhält eine Uhr, welche die mittlere Zeit des Orts angiebt, an welchem sie sich befindet, die Uhr muß auf den größeren Bahnhöfen von den Zügen, sowie vom Zugange aus sichtbar und im Dunkeln erleuchtet sein.

Die Zugführer, Lokomotivführer und Bahnwärter müssen beständig eine Uhr bei sich tragen. Die Uhren der Zugführer und Lokomotivführer sind noch einer bestimmten, von der Direktion festzusetzenden Normalzeit zu reguliren, dagegen sind die Uhren der Bahnwärter nach der Uhr der ihnen zunächst liegenden Station zu stellen.

§. 20. Bei Doppelgeleisen, sei es, daß die Bahn einspurig und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen, oder durchweg doppelgeleisig eingerichtet ist, sollen die Züge immer das in der Richtung derselben rechts liegende Geleise befahren. Die Doppelstrecken in den Stationen sind unter dieser Bestimmung nicht mit begriffen.

§. 21. Das Schieben der Züge ist untersagt, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet. Für langsame Rückwärtsbewegungen des Zuges, in Nothfällen, wenn die zugführende Maschine dienstunfähig geworden ist, und die Hülfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, und auf den Bahnhöfen, findet diese Bestimmung keine Anwendung, wenn die Geschwindigkeit 15 Fuß in der Sekunde nicht übersteigt. In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen statthaft. In diesen Fällen ist jedoch das Schieben der Züge nur dann gestattet, wenn auf dem vordersten Wagen ein Wärter, welcher mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse bekannt sein muß, angestellt ist.

Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hülfslokomotive gestattet:

a. beim Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken,
b. zur Ingangbringung der Züge in den Stationen,
c. bei Hülfeleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweichestelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muß.

In diesen Fällen darf aber höchstens mit der halben zuläßigen Geschwindigkeit gefahren werden.

§. 22. Bei solchen Zügen, in welchen auch Personen befördert werden, sollen nicht über 150 Axen in einem Zuge gehen. Wenn bei schweren Zügen oder in Folge von Witterungsverhältnissen zwei Lokomotiven vor einen Zug gelegt werden müssen, sind dieselben so anzuordnen, daß die mit den größern Treibrädern, oder wenn diese gleich sind, die kräftigere Maschine an die Spitze des Zuges gestellt wird.

Die vordere Maschine führt den Zug, die andere leistet nur in dem erforderlichen Maaße Hülfe.

Der Tender der vordern und der Vordertheil der folgenden Maschine sollen durch eine fest angezogene Kuppelung verbunden werden.

§. 23. Der Tender darf der Lokomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hülfslokomotive einem kommenden Zuge entgegen geht, so wie auf stark geneigten Ebenen, wenn die Maschine sich unterhalb des Tenders befindet, ferner bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Lokomotivkessel. In den beiden ersterwähnten Fällen muß außer dem Maschinisten und Heizer noch ein besonderer Wächter auf dem Tender angestellt werden.

§. 24. Kein fahrplanmäßiger Zug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit vom Bahnhofe abfahren. Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle Wagenthüren geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

Wenn mehrere Züge nach einander von einer Station nach derselben Richtung abfahren, so dürfen die Personenzüge den Personen- und Güterzügen, erst 10 Minuten, Güterzüge den Personenzügen erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorhergehenden Zuges folgen. An solchen Zügen, welchen andere nachfolgen, ist solches zu signalisiren. Nähern sich die Züge auf weniger als 500 Ruthen, so muß dies durch den Bahnwärter dem folgenden Zuge durch das Zeichen zum Langsamfahren oder Halten kund gegeben werden.

§. 25. Die größte Geschwindigkeit, mit welcher die Bahn befahren werden darf, wird bei Steigungen von nicht über 1 : 200, und Krümmungen von nicht weniger, als

300 Ruthen Halbmesser auf 8 Meilen in der Stunde, auf stärker geneigten oder gekrümmten Strecken auf 6 Meilen in der Stunde festgesetzt.

Langsamer muß gefahren werden:

a. wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,
b. wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise still hält,
c. beim Uebergange über Drehscheiben und Ausweichungen,
d. beim Uebergange über Brücken mit hölzernem oder eisernem Ueberbau von mehr als 40 Fuß Länge,
e. bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt, wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind.
f. wenn das Langsamfahren vom Wärter signalisirt wird.

§. 26. Bei der Einfahrt in Stationen, aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt auf dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug auf eine Länge von 300 Fuß zum Stillstand gebracht werden kann.

§. 27. Verlorne Zeit darf durch die Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Regl. vorgeschriebene Gränze hinaus nicht eingebracht werden. Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltepunkte zum andern genau verzeichnet wird.

Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller als nach §. 25 gestattet, gefahren haben, werden bestraft.

§. 28. Bei Bildung eines jeden Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß sich die §. 13 vorgeschriebene Anzahl von Bremsen in selbigem befinden und dieselben im Wesentlichen gleichmäßig vertheilt sind.

Bevor ein Zug die Station verläßt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die Wagen regelmäßig zusammengekuppelt, die Sicherheitsketten eingehangen, die Verbindung zwischen den Schaffnersitzen und der Dampfpfeife hergestellt, die Wagen gleichmäßig belastet; die nöthigen Fahrsignale und Laternen angebracht sind.

In den Personen- und in den gemischten Zügen müssen die Zughaken soweit zusammen gezogen sein, daß die Federpuffer sich berühren.

§. 29. In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muß mindestens ein mäßig belasteter Wagen ohne Passagiere zunächst auf dem Tender folgen. Jeder Zug soll diejenigen Geräthschaften mit sich führen, vermittelst welcher während der Fahrt bei vorkommenden Brüchen und anderen Unfällen die erforderliche Hülfe geleistet und die Weiterfahrt des Zuges gesichert werden kann.

§. 30. Extrazüge dürfen nur gestattet werden, wenn

a) durch dieselben der Gang der regelmäßigen Züge nicht gestört wird, und
b) die Benachrichtigung, daß ein Extrazug kommen werde, durch die ganze betreffende Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stations-Aufsehern zugegangen ist.

§. 31. Arbeitszüge, oder einzelne Lokomotiven, außer den in Nothfällen herbeigerufenen, dürfen nur auf bestimmte Anordnungen des Betriebs-Inspektors oder der von demselben beauftragten Beamten und in fest abgegränzten Zeiträumen auf der Bahn fahren.

Es müssen solche Anordnungen getroffen sein, daß die Bewegung solcher Maschinen oder Züge mindestens den Vorstehern der beiden angrenzenden Stationen bekannt ist.

Mindestens eine Viertelstunde vor der fahrplanmäßigen Ankunft der regelmäßigen oder der angesagten Extrazüge muß das betreffende Bahngleis von Arbeitszügen, einzelnen Lokomotiven und Wagen geräumt sein. Arbeitszüge und einzelne Lokomotiven werden gleich den regelmäßigen Zügen signalisirt.

Nächtliche Arbeitszüge sind ebenso zu beleuchten wie die übrigen regelmäßigen Züge.

§. 32. Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniß eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge mit besonderen Maschinen vorausgeschickt.

Fest mit der Lokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind auch vor dem Zuge zulässig.

§. 33. Ohne Spezial-Erlaubniß der Direktion, des Betriebs-Inspektors, des Baumeisters oder des Maschinenmeisters darf außer den Bahnmeistern Niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 34. Bei Lokomotiven soll, so lange sie vor dem Zuge halten oder auf den Bahnhöfen in Ruhe stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt, die Tenderbremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter Aufsicht stehen.

§. 35. Jede im Dunkeln sich bewegende Lokomotive muß an ihrem Vordertheile mit 2 weitleuchtenden Laternen und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug mindestens mit 4 außerhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein.

Außerdem muß der letzte Wagen eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges auf der hinteren Seite eine große rück- und vorwärtsleuchtende Laterne führen.

Geht der Tender dem Zuge voran, so ist er statt der Lokomotive mit 2 brennenden Laternen zu versehen.

§. 36. Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können:

1) die Bahn ist fahrbar,
2) langsam fahren,
3) still halten.

§. 37. Die Zugführer, Schaffner und Bremser müssen das Signal zum Halten geben können.

§. 38. Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1) Achtung geben,
2) Bremsen anziehen,
3) Bremsen loslassen.

§. 39 Auf der Bahn werden nur für den Eisenbahndienst zu benutzende elektromagnetische Telegraphen in der Art eingerichtet, daß mittelst derselben beliebige Depeschen von Station zu Station befördert werden können. Ausschließlich mit diesen Telegraphen werden die Signale gegeben:

1) der Zug geht nicht ab,
2) es soll eine Hülfsmaschine kommen.

Von Wärter zu Wärter muß durch elektromagnetische Telegraphen oder andere Mittel das Signal: „der Zug ist von der nächsten Station abgegangen," gegeben werden können.

§. 40. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muß mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und die in Seitenbahnen haltenden Züge ꝛc. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen darnach treffen zu können. (§. 24.)

§. 41. An der Drehachse der Ausweichestellung in den Hauptbahngeleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, daß das richtige Gleise für den ankommenden Zug geöffnet ist. Vor der Abfahrt wie vor der Ankunft eines jeden Zuges auf der Station ist nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche derselbe zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind.

§. 42. Die Herstellung einer allezeit sichern Kommunikation zwischen dem Maschinisten und dem Zugführer, den Schaffnern und Bremsern ist bei allen Zügen, mit welchen Personen befördert werden, durch eine Zugleine zu vermitteln, welche stets über alle Personenwagen hinweggehen muß.

§. 43. Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, so muß der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

§. 44. Den Weichenstellern vor der Einfahrt in größere Stationen und an den Zweigbahnen und ebenso den Lokomotivführen, Heizern und Bremswärtern während der Fahrt, dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 45. Schaffner und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in zweckentsprechender Art aufgestellt werden.

§. 46. Den K. Eisenbahn-Direktionen liegt die Aufsicht über die Ausführung der vorstehenden Bestimmungen ob. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 286 Nr. 387.)

2) C. R. der K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) und des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 16. April 1844 an die K. Eisenbahn-Kommissarien. Verhütung von Unglücksfällen durch die auf den Bahnterrains niedergelegten leichtern Gegenstände.

Bei einer der inländischen Eisenbahnen ist der Fall vorgekommen, daß ein auf das Bahnterrain niedergelegter Gegenstand leichten Gewichts durch einen heftigen Sturm auf die Schienen geworfen worden ist, und die danach drohende Gefahr eines Unglücks nur durch plötzliches Anhalten des herannahenden Eisenbahnzuges hat vermieden werden können.

Um ähnlichen Gefahren in der Zukunft vorzubeugen, erscheint es zweckmäßig, die Eisenbahn-Direktionen darauf aufmerksam zu machen, daß nicht Gegenstände leichteren Gewichts in der Nähe der Schienen aufgestellt oder niedergelegt werden. Ew. ꝛc. wollen daher den Eisenbahn-Direktionen dieserhalb die geeignete Eröffnung zugehen lassen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1844 S. 140 Nr. 153.)

Vergl. §. 2 des C. R. v. 27. Juli 1850 (s. vorstehend ad 1 S. 65.)

3) Nichtausübung der Jagd auf Eisenbahnen und den dazu gehörigen, zu Betriebszwecken bestimmten Ländereien.

a) R. des K. Min. für H., G. und öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 22. April 1849 an die Eisenbahn-Kommissariate zu Breslau, Erfurt und Köln, sowie Abschrift an die K. Eisenbahn-Kommissarien in Potsdam und Stettin, zur Kenntnißnahme und gleichmäßigen Beachtung.

Ein vorgekommener Fall veranlaßt mich, darauf hinzuweisen, daß in Berücksichtigung der §§. 691. und 745.[1]) Tit. 20. Th. II. des A. L. R. und der V. v. 30. Nov. 1840 (G. S. 1841 S. 9.) die Ausübung der Jagd mittelst Schießgewehrs auf den Eisenbahnen und den dazu gehörigen Landstrecken für zulässig nicht erachtet werden kann. Da die Eisenbahndirektionen im Interesse der Ordnung und Sicherheit ihres Betriebes, wie der Dienst-Disziplin, keinen Anstand nehmen werden, ihren Beamten die Ausübung der Jagd auf dem der Gesellschaft zugehörigen Grund und Boden zu untersagen, wozu sie als Vertreter der Eigenthümer desselben und als Dienstherren der Eisenbahnbeamten unbedenklich befugt sind, und schon hierdurch der Zweck, die Jagdausübung auf den Eisenbahnen zu hindern, erreicht werden dürfte, so beauftrage ich das Eisenbahn-Kommissariat, die Direktionen der unter Seiner Aufsicht stehenden Eisenbahnen aufzufordern, daß sie ihren Beamten die entsprechende Weisung ertheilen und deren Uebertretung bei Ordnungsstrafe und im Wiederholungsfalle bei Strafe der sofortigen Entlassung aus dem Dienste untersagen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1849 S. 147. Nr. 200.)

b) R. des K. Min. für H., G. und öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 24. Juni 1849 an das K. Eisenbahn-Kommissariat zu N.

Auf den Ber. v. 15. v. M. erwidere ich dem K. Eisenbahn-Kommissariat, wie ich damit einverstanden bin, daß das Verbot der Ausübung der Jagd auf den Eisenbahnen und den dazu gehörigen Terains durch die Eisenbahn-Beamten mittelst Schießgewehrs sich allerdings nur auf die Bahn selbst und die längs derselben sich hinziehenden sogenannten Sicherheitsstreifen, überhaupt nur auf das dem Betriebe der Bahn gewidmete Land beziehen kann.

Wenn die Eisenbahn-Gesellschaften, außer dem in den eigentlichen Dukt der Bahn treffenden Lande und den auf beiden Seiten derselben sich hinziehenden, zur Sicherstellung des ungestörten Betriebs ausgewiesenen Streifen, noch andere Ländereien in der Nähe der Eisenbahnen zu andern, als den eigentlichen Betriebszwecken erworben haben, so kann denselben nicht untersagt werden, die Jagd auf diesen, von ihnen erworbenen anderweiten Ländereien, gleich wie jeder andere Grundbesitzer, mit Schießgewehr zu benutzen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1849 S. 185. Nr. 264.)

c) Das Jagdpolizei-G. v. 7. März 1850 bestimmt im §. 8:

Die im §. 5. des G. v. 31. Okt. 1848 (G. S. 1848 S. 344) enthaltenen Vorschriften über die Ausübung der Jagd in den Festungswerken, in deren Umkreise, sowie in dem der Pulvermagazine und ähnlichen Anstalten, bleiben unverändert in Kraft.

(G. S. 1850 S. 165.)

4) R. d. K. Min. des Inn. (Graf v. Arnim) und der Fin. (Flottwell) v. 22. Dec. 1844 an sämmtl. K. Eisenbahn-Kommissarien, sowie abschriftlich an die betr. K. Oberpräsidenten. Erleuchtung des Innern der Eisenbahn-Personenwagen während der Fahrten im Dunkeln.

Da es im öffentlichen Interesse in mehrfacher Hinsicht nöthig erscheint, die bei mehreren Eisenbahnen zum Theil schon übliche Erleuchtung des Innern der Personen-Wagen während der Fahrten im Dunkeln allgemein einzuführen, so werden Ew. 2c. veranlaßt, dafür Sorge zu tragen, daß diese Erleuchtung auch auf den unter Ihrer Aufsicht stehenden Bahnen, soweit es noch nicht der Fall ist, bei den gedachten Fahrten stattfinde.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1845 S. 50. Nr. 62.)

Vergl. §. 14. des G. R. v. 27. Juli 1850. (s. vorstehend ad 1 S. 66.)

---

[1]) Die allegirten §§. des A. L. R. II. 20. lauten dahin:

§. 691. l. c. Ein Jeder ist schuldig, sein Betragen so einzurichten, daß er weder durch Handlungen noch Unterlassungen, Anderer Leben oder Gesundheit in Gefahr setze.

§. 745. Wer in bewohnten, oder gewöhnlich von Menschen besuchten Orten, sich des Schießgewehres, der Windbüchsen, oder Armbrüste bedient, oder Feuerwerke ohne besondere Erlaubniß der Obrigkeit abbrennt, soll, wenn auch kein Schade geschehen ist, in eine Strafe von 5—50 Thlr. genommen werden.

5) C. R. des K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) und des Inn. (v. Wedell) v. 20. Sept. 1843 an die K. Oberpräsidenten der Provinzen Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen und der Rheinprovinz, sowie abschriftlich an das K. Polizeipräsidium in Berlin. Verschließung und Oeffnung der Thüren an den Eisenbahnwagen.

Euer 2c. erhalten in der Anlage (a.) Abschrift des an den K. Eisenbahn-Kommissarius, Regierungsrath N. hieselbst heute erlassenen Bescheides, die Verschließung und Oeffnung der Thüren an den Personenwagen auf den Eisenbahnen betr., zur geneigten Kenntnißnahme und weitern gef. Benachrichtigung der betr. K. Kommissarien.

Anl. a.

Auf Ew. 2c. Anfrage v. 8. v. M. erwiedern wir, unter Bezugnahme auf §. 30. des Ihnen inzwischen zugegangenen Berathungs-Protokolls v. 5. April c., daß der Direktion der Berlin-Anhaltschen-Eisenbahn-Gesellschaft hiernach überlassen werden kann, die Personenwagen so einzurichten, daß die Passagiere die Thüren allein zu öffnen im Stande sind.

Es muß jedoch die Einrichtung so getroffen werden, daß die Thüren nicht anders als von Außen, also nur durch das Hinauslehnen geöffnet werden können und daß jede Thür mit einem doppelten Verschluß, worunter mindestens ein Vorreiber, versehen wird; auch ist es wünschenswerth, daß die Einrichtung bei allen Wagen derselben Bahn übereinstimmend ausgeführt werde. Berlin, den 29. Sept. 1843.

Der Fin. Min. Der Min. des Inn. In dessen Auftrage.
v. Bodelschwingh. v. Wedell.

An den K. Eisenbahn-Kommissarius, Regierungsrath N. hieselbst.
(Min. Bl. der inn. Verw. 1843 S. 297. Nr. 391.)

Vergl. §. 14. des C. R. v. 27. Juli 1850 (s. vorstehend sub 1 S. 66.)

6) R. des K. Min. des Inn. u. der Pol. (v. Rochow) und der Fin. (Gr. v. Alvensleben) v. 16. Dec. 1841 an den K. Ober-Präsidenten der Provinz Sachsen. Brechung des Glatteises auf Eisenbahnfahrten.

Das Verfahren der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, bei Glatteis der Lokomotive einen belasteten Transportwagen zum Brechen desselben vorangehen zu lassen, hat uns bewogen, die in Abschrift (a.) angeschlossene Verf. an den Hrn. Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg zu erlassen. Ew. Exc. ersuchen wir, die darin enthaltenen Bestimmungen auch der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zur Befolgung vorzuschreiben.

Anl. a.

In Verfolg des Berichts Ew. Exc. v. 20. Febr. c. ist über die Zulässigkeit des auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn angewendeten Verfahrens, der Lokomotive einen belasteten Transportwagen zur Brechung des Glatteises vorangehen zu lassen, das Gutachten des Regierungs-Bauraths Mellin zu Magdeburg, als eines mit dem Eisenbahnbetriebe durch Erfahrung vertrauten Sachverständigen erfordert, auch Erkundigung über das auf andern Bahnen stattfindende Verfahren eingezogen worden.

Hiernach scheint es, da die Anwendung eines Sandstreu-Apparats nicht immer ausreicht, um die Verminderung der Adhäsion der Triebräder beim Glatteise zu beseitigen, und da das Voraussenden einer besonderen Lokomotive, um solches zu brechen, oder das Vorspannen einer zweiten Lokomotive vor dem Zuge der Kostspieligkeit wegen nicht wohl allgemein zur Pflicht gemacht werden kann, daß das Vorschieben eines belasteten Transportwagens nicht füglich wird gänzlich verboten werden können. Andererseits sind aber dabei besondere Vorsichtsmaaßregeln und Bedingungen notwendig befunden worden, um die Besorgnisse vor Unfällen zu beseitigen, welche durch den vorangehenden Wagen veranlaßt werden könnten. Dies kann zunächst in sofern geschehen, als der Transportwagen, namentlich beim Uebergange über Drehscheiben oder durch Ausweichestellen, sowie bei sich vorfindenden Hindernissen, leichter als die weit schwerere Lokomotive aus dem Geleise springen kann, zumal das Nachschieben des Wagens denselben an sich schon in gewissem Maaße in eine springende Bewegung versetzt, in einem solchen Falle ist dann die Gefahr weit größer, als beim Ausspringen der Lokomotive selbst, da die nachfolgende Lokomotive wahrscheinlich den Wagen zertrümmern und über ihn wegstürzen würde. Eben dies würde der Fall sein, wenn der Wagen unversehens einmal bräche, so daß auch in dieser Hinsicht das Voranschieben eines solchen zur Vermehrung der Gefahr beiträgt. Endlich kann durch den vorangehenden Wagen dem Lokomotivführer die Aussicht auf die Bahn beschränkt werden, und namentlich tritt dies im Dunkeln und bei dichtem Nebel insofern ein, als die Laternen an der Lokomotive dann die Bahn nicht in dem Maaße wie sonst erleuchten, resp. die etwanigen kleinen Hindernisse auf der Bahn, welche nicht die schwere

Lokomotive wohl aber den leichten Transportwagen aus dem Geleise zu bringen im Stande sind, dann nicht zeitig wahrgenommen werden können.

Aus diesen Rücksichten finden wir uns veranlaßt, in Betreff des Voranschiebens eines Transportwagens im Falle des Glatteises, die nachfolgenden Bestimmungen zu treffen, welche auch auf das Voranschieben des mit dem Schneepfluge versehenen Wagens ausgedehnt sind, da bei diesem im Wesentlichen gleiche Rücksichten eintreten:

1) das Voranschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises, ingleichen das Voranschieben eines Schneepfluges in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge, ist im Dunkeln überhaupt nicht gestattet, und auch am Tage nur bei hellem Wetter zulässig. Im dunkeln oder bei dichtem Nebel muß zum Brechen des Glatteises eine besondere Lokomotive vorgelegt oder vorausgeschickt, der Schneepflug aber mit einer besondern Lokomotive vorangesandt werden. In Betreff der Zwischenzeit, nach deren Verlauf der Zug der vorangehenden Lokomotive folgen darf, sowie der Entfernung in welcher derselbe sich von ihr halten muß, sind die für die Abfertigung mehrerer hinter einander folgenden Züge geltenden Vorschriften zu beachten.

2) Zum Brechen des Glatteises und zum Schneepfluge dürfen nur niedrige, nicht mit einem hohen Aufsatze versehene Transportwagen von starker fester Bauart gebraucht werden; insbesondere ist darauf zu sehen, daß die Achsen und Räder, welche durchgehends nur von Schmiedeeisen sein dürfen, solide und in tüchtigem Stande sein. Die Wagen müssen mindestens mit 80 Zentnern belastet, und die zum Brechen des Glatteises dienenden mit Bahn-Räumern (éclaireurs) versehen sein.

3) Beim Voranschieben eines zum Brechen des Glatteises dienenden Wagens oder eines Schneepfluges darf durch die Ausweichestellen und über die Drehscheiben nur ganz langsam gefahren werden.

Ew. Exc. ersuchen wir, diese Bestimmungen sowohl der Berlin-Potsdamer als der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Befolgung eröffnen zu lassen. Der Herr Ober-Präsident, Wirkl. Geh. Rath Flottwell ist ebenfalls hiervon in Kenntniß gesetzt und ersucht worden, solche auch der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft vorzuschreiben. Berlin, den 16. Dec. 1841.

Der Min. des Inn. u. der Pol. v. Rochow. — Der Finanz-Minister. Graf v. Alvensleben.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 348 Nr. 565.)

Vergl. §. 32 des C. R. v. 27. Juli 1850: (s. vorstehend ad 1, S. 68.)

B. Insbesondere die Verhütung der Feuersgefahr betreffend.

AA. Vorschriften betr. die Errichtung von Gebäuden und die Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen.

1) R. des K. Min. des Inn. u. d. P. (v. Rochow) v. 23. Juni 1840 an den N. N. zu Brandenburg.

Ew. ꝛc. eröffne ich auf die Vorstellung v. 30. Mai d. J., daß im Allgemeinen keine Veranlassung vorhanden ist, darüber eine Bestimmung zu treffen, in welcher Entfernung von den Eisenbahnen bauliche Anlagen für zulässig zu halten sind.

Zunächst ist die Erwägung der Gefahr, der die bauliche Anlage durch die Nähe der Eisenbahn ausgesetzt wird, Sache des Bauenden. Bei der Anlegung neuer Straßen werden jedoch die Gefahren, die aus der Nachbarschaft der Eisenbahnen entstehen können, gehörig in Betracht gezogen werden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1840. S. 245. Nr. 427.)

2) R. des K. Min. des Inn., Abth. II. (v. Manteuffel) v. 11. Juli 1845 an die K. Reg. zu Düsseldorf.

Der K. Reg. wird auf die an das K. Fin. Min. gerichtete, und von diesem zur ressortmäßigen Verf. hierher abgegebene Anfrage v. 17. April d. J., in Betreff der Entfernung der Gebäude von den Eisenbahndämmen, hiermit eröffnet, daß bisher für Strohdächer und aufgesetzte Diemen eine Entfernung von zehn Ruthen angemessen erachtet, und nicht bekannt geworden ist, daß diese Bestimmung ungenügend sei. Da nun bei Scheunen, auch wenn solche massiv erbaut und mit Ziegeln gedeckt sind, eine ähnliche Gefahr wie bei Strohdächern insofern obwaltet, als die etwa vorhandenen Luken geöffnet werden und so dem Flugfeuer den Zugang gestatten, so scheint es gerechtfertigt, in der Regel auch bei Neubauten solcher Scheunen auf die gedachte Entfernung zu halten.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845. S. 223. Nr. 240.)

3) C. R. der K. Min. des Inn. (v. Bodelschwingh) u. der Fin. (v. Düesberg) v. 4. Dec. 1847 an sämmtl. K. Reg., sowie an das K. Polizeipräsidium in Berlin.

Die K. Reg. erhält in der Anl. (a.) Abschrift einer von uns erlassenen V., die im Interesse der Feuerpolizei für nöthig erachteten Beschränkungen wegen Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betr., mit dem Auftrage zugefertigt, dieselbe durch die Amtsbl. Ihres Bezirks zur Kenntniß des Publikums zu bringen.

Anl. a.

Polizeiliche Vorschriften, die Errichtung von Gebäuden und die Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betr., v. 4. Dec. 1847.

Bei Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen sind zur Beseitigung der Feuersgefahr die nachstehenden Vorschriften zu befolgen.

1) Liegt die Eisenbahn mit dem anstoßenden Terrain gleich hoch, so dürfen Gebäude, welche nicht mit einer feuersicheren Bedachung versehen sind, sowie Gebäude, in denen leicht entzündbare Gegenstände aufbewahrt werden sollen, nur in einer Entfernung von mindestens zehn Ruthen von der nächsten Schiene (in der Horizontale gemessen) errichtet werden; auch darf innerhalb der gleichen Entfernung die Aufbewahrung leicht entzündbarer Gegenstände auf freiem Felde nicht stattfinden.

Alle anderen Gebäude dürfen nur in einer Entfernung von mindestens fünf Ruthen von der nächsten Schiene aufgeführt werden.

2) Liegt die Eisenbahn auf einem Damme, so müssen die unter 1. festgesetzten Entfernungen um das Anderthalbfache der Höhe des Dammes über dem Terrain vergrößert werden. Bei einem 20 Fuß hohen Damm z. B. muß die Entfernung eines Gebäudes der zuerst gedachten Kategorie $10^{o} + 1\frac{1}{2} . 20' = 10^{o} + 30' = 12\frac{1}{2}$ Ruthe, die Entfernung eines anderen Gebäudes aber $5^{o} + 1\frac{1}{2} . 20' = 5^{o} + 30' = 7\frac{1}{2}$ Ruthe von der nächsten Schiene betragen.

3) Die Reg. sind ermächtigt, in einzelnen Fällen, in welchen durch die örtlichen Verhältnisse auch bei einer geringeren Entfernung eine Feuersgefahr ausgeschlossen wird, Ausnahmen eintreten zu lassen; sie haben jedoch zuvor die gutachtliche Aeußerung der betr. Eisenbahn-Direktion zu erfordern.

4) Wer diesen Bestimmungen zuwider in der Nähe von Eisenbahnen Gebäude errichtet oder Materialien niederlegt, hat deren Fortschaffung auf seine Kosten zu gewärtigen, wird aber außerdem mit einer Geldstrafe von zwei bis zehn Thalern oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe belegt.

5) Auf die zu dem Betriebe der Eisenbahn erforderlichen Gebäude und Materialien findet die vorstehende Polizeiverordnung keine Anwendung. Berlin, den 4. Dec. 1847.

Der Minister des Innern. Der Finanzminister.
v. Bodelschwingh. v. Düesberg.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847. S. 332. Nr. 406.)

4) C. R. der K. Min. des Inn. (v. Bodelschwingh) u. d. Fin. (Kühne) v. 20. März 1848 an sämmtl. K. Reg., sowie an das K. Polizeipräsidium in Berlin.

Dieselben Bestimmungen, welche unter 1. der polizeilichen Vorschriften, die Errichtung von Gebäuden und die Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betr., v. 4. Dec. v. J. (Min. Bl. 1847. S. 332 ff.) für den Fall angeordnet sind, daß die Eisenbahn mit dem anstoßenden Terrain gleich hoch liegt, gelten auch für den Fall, daß die Eisenbahn im Einschnitte liegt.

Dies hat die K. Reg. durch die Amtsbl. Ihres Bezirks zur Kenntniß des Publikums zu bringen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 133. Nr. 126.)

5) R. der K. Min. der Fin. (Kühne) u. d. Inn. (v. Manteuffel) v. 20. März 1848 an die K. Reg. zu N.

Auf den Ber. v. 5. Jan. c. wird der K. Reg. eröffnet, daß die polizeilichen Vorschriften v. 4. Dec. v. J., die Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betr., allerdings nur für solche Gebäude gelten, die erst errichtet werden sollen, und also auf die schon vor Anlage der Eisenbahnen vorhandenen Baulichkeiten ꝛc. nicht anzuwenden sind. Rücksichtlich der letztern können allgemeine Bestimmungen nicht erlassen werden, vielmehr muß in jedem einzelnen Falle der Grad der Gefährlichkeit maaßgebend bleiben.

Uebrigens wird dabei stets von dem Grundsatze der Verpflichtung der Eisenbahn-Gesellschaften zur Ausführung geeigneter, der Feuersgefahr vorbeugender Vorkehrung ausgegangen sein.

Bei einzeln stehenden Gebäuden kann jedoch, wenn aus dem Brande derselben eine Gefahr für Menschen oder fremdes Eigenthum nicht zu befürchten steht, den Eisenbahn-

Gesellschaften eine Einigung mit den Eigenthümern rücksichtlich der Entschädigung für die Nachtheile, welche das Gebäude durch die Nähe der Bahn auch wegen größerer Gefahr des Abbrennens erleidet, gestattet werden; doch ist dazu die Zustimmung der betr. Polizeibehörde erforderlich. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 133. Nr. 127.)

BB. Vorschriften, betr. die Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen.

1) C. R. der K. Min. der Fin. (v. Düesberg) u. d. Inn. (v. Manteuffel) v. 27. Sept. 1846 an die K. Oberpräsidenten der Provinzen Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen, Westphalen und der Rheinprovinz, mit dem Regul. wegen Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen.

Ew. ꝛc. ersuchen wir ergebenst, das (unter a.) beiliegende Regul., wegen Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen, durch die Amtsbl. der betr. Reg. gefälligst zu publiziren.

Anl. a.

Regulativ wegen Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen, v. 27. Sept. 1846.

Um den Gefahren vorzubeugen, welche durch die Versendung chemischer Präparate auf den Eisenbahnen herbeigeführt werden können, wird hierüber Nachfolgendes angeordnet.

§. 1. Die zur Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen dienenden Wagen müssen stets die letzten im Zuge sein und dürfen nur mit den Güter- oder kombinirten Zügen befördert werden.

§. 2. Mineralsäuren dürfen nur getrennt von den andern Chemikalien verladen werden.

§. 3. Gänzlich verboten ist der Eisenbahn-Transport folgender Präparate, als: Knallquecksilber, Knallsilber, Phosphor und solche Gegenstände, welche Phosphor in Substanz enthalten, als: Streichzünder (Hölzer, Schwämmchen, Lichtchen), so wie Schießpulver und Feuerwerkskörper.

§. 4. Folgende Gegenstände, als:
a) koncentrirte Mineralsäure,
b) chlorsaures Kali,
c) Naphtha oder Aether,

dürfen nur unter folgenden Bedingungen auf Eisenbahnen versendet werden:

ad a. die Ballons, in denen koncentrirte Mineralsäure (Schwefelsäure, Salzsäure, Salpetersäure ꝛc.) verschickt werden, müssen wohl verpackt in einem besondern Gefäße (wozu auch geflochtene Körbe dienen können) eingeschlossen sein.

ad b. Das chlorsaure Kali muß sorgfältig in Papier verpackt sein, und es müssen die Packete in hölzerne Fässer oder Kisten eingeschlossen werden.

ad c. Naphtha oder Aether darf nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, daß die gläsernen Flaschen, in denen sich diese Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleie oder Sägemehl eingefüttert werden.

§. 5. Die gewöhnlichen Transportwagen können auch zum Transport der Chemikalien dienen. Den Direktionen wird aber zur Pflicht gemacht, auf jeder Station die Wagen, auf denen Mineralsäuren transportirt werden, revidiren und äußerlich mit einem Schilde versehen zu lassen, auf welchem die Verladung von Mineralsäuren bezeichnet ist, damit die vorgeschriebene Stellung und Revision der Wagen nicht übersehen wird.

§. 6. Wer solche Präparate, deren Versendung auf Eisenbahnen nach §. 3 verboten ist, dennoch zur Beförderung auf letzteren unter falscher Deklaration des Inhalts der betr. Kollis aufgiebt, verfällt, sofern nicht nach den Kriminal-G. eine härtere Strafe eintritt, in eine polizeiliche Strafe von Fünf bis Funfzig Thalern und ist zum vollen Ersatze des verursachten Schadens verpflichtet.

§. 7. Diejenigen Eisenbahnbeamten, welche die §. 3 bezeichneten Gegenstände wissentlich zur Versendung annehmen, verfallen, ohne Unterschied, ob die Versendung demnächst wirklich erfolgt oder nicht, in eine polizeiliche Strafe von Fünf bis Funfzig Thalern. Eben diese Strafe tritt ein, wenn sie den §§. 1, 2 und 4 enthaltenen Bestimmungen zuwider handeln. Sofern nach den Kriminal-G. eine härtere Strafe verwirkt ist, hat es dabei sein Bewenden. Berlin, den 27. Sept. 1846.

Der Finanzminister. v. Düesberg. Der Minister des Innern. Im Auftrage. v. Manteuffel.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 188. Nr. 270.)

2) C. R. der K. Min. des Inn. (Mathis) u. d. Fin. (Oesterreich) v. 10. Juli 1847 an sämmtl. K. Reg., mit Ausnahme derjenigen in der Provinz

Preußen, und derjenigen zu Cöslin und Stralsund, desgl. an sämmtl. K. Eisenbahn-Kommissarien, betr. die Versendung von sogenannten Kupfer-Zündhütchen auf Eisenbahnen.

Zu Veranlassung von erhobenen Zweifeln darüber, ob nach §. 3 des Regul. v. 27. Sept. v. J. (Min. Bl. 1846. S. 188. Nr. 270.), wegen Versendung von chemischen Präparaten auf Eisenbahnen, die Versendung von sogenannten Kupfer-Zündhütchen zu verstatten sei, wird hierdurch mitgetheilt, wie die deshalb veranlaßten Erörterungen ergeben haben, daß wenn schon die Ladung dieser Zündhütchen zum Theil aus Knallquecksilber besteht, solche doch nicht durch Schütteln explodiren, daher nicht unter §. 3. Nr. 1 des vorgedachten Regul. zu zählen sind.

Sind Zündhütchen von den Fabrikanten in Kisten sorgfältig verpackt, so erscheint deren Versendung auf Eisenbahnen hiernach ganz zulässig, nur dürfen solche nicht in Wagen verladen werden, welche Mineralsäuren enthalten, ganz analog, wie es unter §. 4. sub b. für das chlorsaure Kali vorgeschrieben ist.

Von den K. Reg. sind die Zündhütchen-Fabrikanten und von den Herren Eisenbahn-Kommissarien sind die betr. Eisenbahn-Direktionen hiervon in Kenntniß zu setzen.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847. S. 245. Nr. 291.)

3) C. R. der K. Min. des Inn. (v. Manteuffel) u. d. Fin. (Kühne) v. 29. März 1848 an sämmtl. K. Kommissarien der verschiedenen Eisenbahnen, betr. die Versendung von Streichzündern auf Eisenbahnen.

Es war Absicht, bei der von Seiten des Fin. Min. auf den 14. d. M. anberaumten Berathung über verschiedene Gegenstände des Eisenbahnwesens, auch die Anträge mehrerer Zündwaaren-Fabrikanten auf Modifikationen derjenigen Bestimmung des Regul. v. 27. Sept. 1846 zur Erwägung zu bringen, durch welche die Versendung von Streichzündern auf Eisenbahnen gegenwärtig völlig verboten ist. Da jedoch diese Berathung unter den gegenwärtigen Zeitumständen auf Ansuchen der am 14. d. M. erschienenen Theilnehmer vertagt worden ist, die sehr dringenden Anträge der Zündwaaren-Fabrikanten aber eine baldige Entscheidung wünschenswerth erscheinen lassen, inzwischen auch in Folge der Verf. des Fin. Min. v. 31. Okt. v. J. von den Verwaltungen der meisten in Betrieb befindlichen Eisenbahnen, gutachtliche Aeußerungen eingegangen sind, von denen die Mehrzahl die Versendung von Streichzündern auf Eisenbahnen bei gehöriger Vorsicht für vollkommen zuläßig erachtet, so wird, vorbehaltlich weiterer Erörterung bei Fortsetzung der vorgedachten Berathung, einstweilen Folgendes festgesetzt:

1) Die Eisenbahn-Verwaltungen sind gehalten, die nach §. 3 des Regul. v. 27. Sept. 1846 bisher vom Eisenbahn-Transport ausgeschlossenen Streichzünder (Hölzer, Schwämmchen, Lichtchen ꝛc.) fortan mindestens einmal wöchentlich an gewissen von den Verwaltungen festzusetzenden und bekannt zu machenden Tagen zu transportiren. Werden diese Gegenstände in ganzen Wagenladungen zur Versendung aufgegeben, so muß die Beförderung in der für andere Güter festgesetzten Beförderungszeit erfolgen.
2) Die Streichzünder müssen jedoch in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen, mit Papier verklebten hölzernen Kisten von nicht über zwei Fuß im Kubus Größe, sorgfältig und fest dergestalt verpackt sein, daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äußerlich deutlich als »Streichzünder enthaltend« zu bezeichnen.
3) Fällt dem Versender erweislich eine Vernachläßigung in der Verpackung zur Last, so haftet derselbe bei einem vorkommenden Unfall für allen daraus entstehenden Schaden.
4) Die Beförderung der Streichzünder erfolgt nur mit Güterzügen und nur in bedeckten Wagen, welche stets die letzten im Zuge sein müssen.
5) Unrichtige oder unterlassene Dekl. aller chemischen Präparate, deren Versendung nach dem Regul. v. 27. Sept. 1846 oder der gegenwärtigen Bestimmung, nur unter besondern Vorsichtsmaaßregeln gestattet ist, seitens der Aufgeber, so wie die wissentliche Annahme und Beförderung solcher unrichtig oder gar nicht deklarirten Gegenstände seitens der Eisenbahnbeamten, wird gleich der Versendung gänzlich verbotener Präparate nach §§. 6 und 7 des Regul. v. 27. Sept. 1846 bestraft.

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind wegen Befolgung und Publikation dieser Bestimmung mit Anweisung zu versehen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 134. Nr. 128.)

4) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. Pommer-Esche) v. 29. Sept. 1848 an sämmtl. K. Reg., sowie an sämmtl. K. Eisenbahn-Kommissarien, betr. die Versendung von Kupfer-Zündhütchen auf Eisenbahnen.

Die Seitens der Fabrikanten von Zündhütchen erhobenen Beschwerden über die Beschränkung, welcher die Versendung ihres Fabrikats auf Eisenbahnen auch nach der Verf. v. 10. Juli 1847 (Min. Bl. S. 245.) namentlich dadurch noch unterliegt, daß die Vorschrift des Regul. v. 27. Sept. 1846. §. 1, wonach die betr. Transportwagen stets die letzten im Zuge sein müssen, beibehalten worden ist, haben eine nochmalige Erörterung dieses Gegenstandes herbeigeführt. Nach dem Ergebniß dieser Erörterung unterliegt es keinem Bedenken, den Transport von Kupfer-Zündhütchen auf Eisenbahnen, wie hiemit geschieht, ohne alle weitere Beschränkung nur unter der Bedingung zu gestatten, daß

a) die Verpackung sorgfältig in festen Kisten oder Fässern bewirkt sein muß, und
b) die Verladung nicht auf Wagen erfolgen darf, auf welchen Mineralsäuren sich befinden.

Von den K. Reg. sind die betheiligten Fabrikanten und von den Herren Eisenbahn-Kommissarien die Eisenbahn-Direktionen hievon in Kenntniß zu setzen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 325. Nr. 384.)

C. Die für die einzelnen Eisenbahnen erlassenen Bahn-Polizei-Regl.

Vergl. die Bestimmungen der §§. 23 und 24 des G. v. 3. Nov. 1838.

1) R. der K. Min. des Inn. (Mathis) u. d. Fin. (v. Pommer-Esche) v. 10. Juni 1847 an den K. Oberpräsidenten der Rheinprovinz, mit dem Bahn-Polizei-Regl. für die Rheinische Eisenbahn.

Ew. ꝛc. erhalten in der Anlage (a.) das nach Vernehmung der Direktion anderweit festgestellte Bahn-Polizei-Regl. für die Rheinische Eisenbahn mit dem Ersuchen, die Publikation desselben durch die Amtsbl. der K. Reg. zu Cöln und Aachen gefälligst veranlassen zu wollen.

Anl. a.

Bahn-Polizei-Reglement für die Rheinische Eisenbahn, v. 10. Juni 1847.

Gemäß der §§ 23 und 24 des G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 wird hierdurch für die Rheinische Eisenbahn, vorbehaltlich der Ergänzung und Abänderung, folgendes Bahn-Polizei-Regl. erlassen.

I. Von den Bahn-Polizeibeamten.

§. 1. Die Direktion der Eisenbahn ist verpflichtet, einen Betriebs-Direktor anzustellen, welchem unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit die Ausführung aller Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes obliegt.

§. 2. Außer dem Betriebs-Direktor sind zur Ausübung der Bahn-Polizei unter ihrer Verantwortlichkeit berufen und verpflichtet:

die Bahnmeister, die Bahnwärter und ihre Gehülfen, die Stationswärter, die Bahnhofs-Inspektoren, die Bahnhofs-Aufseher, die Weichensteller, die Zugführer, Packmeister und Schaffner.

Allen diesen Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Direktion über ihre Funktionen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß genügende schriftliche oder gedruckte Instr. zu ertheilen.

§. 3. Alle zur Ausübung der Bahn-Polizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, gehörig schreiben können und die sonst zu ihrem besondern Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen.

§. 4. Die Bahn-Polizeibeamten werden durch eines der K. Friedensgerichte zu Cöln, Aachen, Düren, Kerpen, Eschweiler und Eupen vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Funktionen, dem Publikum gegenüber, in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten. Sie müssen bei Ausübung ihres Dienstes das von der Direktion zu bestimmende Dienstabzeichen tragen.

§. 5. Die Amtswirksamkeit der Bahn-Polizeibeamten erstreckt sich, ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz, auf die ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen, und außerhalb der Eisenbahn und ihrer Anlagen noch so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-V. erforderlich ist.

§. 6. Die Bahn-Polizeibeamten haben, dem Publikum gegenüber, ein besonnenes, anständiges und so weit die Erfüllung der ihnen auferlegten Amtspflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen und widrigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden. Die Direktion ist verpflichtet, diejenigen Bahn-Polizeibeamten, welche sich zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen zu entfernen. Sobald der K. Kommissarius die Entfernung eines Bahn-Polizeibeamten verlangt, hat die

Direktion diesen Beamten sofort und bis die anzustellende Untersuchung eine weitere Entscheidung begründet, von den polizeilichen Funktionen zu suspendiren.

Die Direktion ist verbunden, über jeden Bahn-Polizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 7. Die K. Polizeibeamten sind verpflichtet, auf Erfordern der Bahn-Polizeibeamten dieselben in der Handhabung der Bahn-Polizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahn-Polizeibeamten verbunden, den K. Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amts Assistenz zu leisten, soweit dies der Umfang ihrer Amtswirksamkeit (§. 5) und die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

II. Bestimmungen für das Publikum.

§. 8. Die Eisenbahn-Reisenden müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Direktion der Gesellschaft behufs Aufrechthaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden, und haben den dienstlichen geziemenden Aufforderungen der vereidigten, mit Uniform oder Dienstabzeichen versehenen Gesellschaftsbeamten (§. 4) unweigerlich Folge zu leisten.

§. 9. Das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken u. s. w. dürfen nicht beschädigt, und außer den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen bestimmt sind, nicht betreten werden. Von dem letztern Verbote sind nur die Bahnbeamten, die Polizeibeamten und die in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Steuerbeamten ausgenommen.

Wer die ihm obliegende Beaufsichtigung von Thieren in der Nähe der Bahn vernachläßigt, ist, wenn dadurch eine Uebertretung der obigen Vorschriften herbeigeführt wird, ebenfalls straffällig.

§. 10. Mit Ausnahme der Chefs der betreffenden Militair- und Polizei-Behörden, die am Orte des Bahnhofs ihren Sitz haben und der in Ausübung ihres Dienstes erscheinenden exekutiven Polizei- und Steuer-Beamten darf Niemand ohne Erlaubnißkarte die Bahnhöfe und die dazu gehörigen Gebäude außerhalb derjenigen Räume betreten, welche ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffnet sind. Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder von daher abholen, müssen, an den von der Direktion hierzu bestimmten Plätzen und in der von derselben festgesetzten Art und Weise auffahren.

§. 11. Das eigenmächtige Eröffnen oder Uebersteigen der Barrieren und sonstigen Einfriedigungen, desgleichen das Durchschlüpfen unter jenen Absperrungen, ist untersagt.

§. 12. Die Bahn darf nur an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen für das Publikum bestimmt sind, überschritten werden und zwar nur dann, wenn die Barrieren geöffnet sind; das Ueberschreiten der Bahn muß ohne allen unnöthigen Verzug geschehen.

§. 13. Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und andern Geräthen, so wie von Baumstämmen und schweren Gegenständen darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder unterlegten Schleifen erfolgen.

§. 14. Die blos zum Privat-Gebrauch bestimmten Uebergänge für die Eigenthümer der von der Bahn durchschnittenen Grundstücke dürfen nur von den Berechtigten unter den besonders dafür bestimmten Modalitäten benutzt werden. Andern ist deren Benutzung verboten.

§. 15. Sind die Ueberfahrten geschlossen, so müssen die Fuhrwerke, Reiter, Pferde, Treiber und Viehheerden auf den die Bahn kreuzenden Wegen, in der durch Markpfähle zu bezeichnenden Entfernung von den Verschlußbarrieren das Wiederöffnen derselben abwarten.

§. 16. Vorsetzliche Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Hinauflegen von Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen, auf das Planum der Bahn sind, sofern nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen, namentlich nach der Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen vom 30. November 1840 eine härtere Strafe stattfindet, nach Maaßgabe des §. 25 zu ahnden.

§. 17. In gleicher Weise wird bestraft, wer falschen Allarm macht, Signale nachahmt, Ausweichsvorrichtungen verstellt oder solche Handlungen begeht, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann.

§. 18. Es ist verboten, feuergefährliche und solche Gegenstände, wodurch andere Transport-Gegenstände oder die Transport-Mittel selbst beschädigt werden könnten, in den Personen- oder Gepäckwagen mitzuführen, oder in Güterwagen ohne Anzeige zu versenden. Im Uebrigen findet in Betreff des Transportes von Chemikalien die Verordnung vom 27. Sept. 1846 Anwendung.

§. 19. Geladene Gewehre dürfen unter keinerlei Umständen mitgenommen werden. Die Schaffner sind befugt, vor dem Einsteigen die von den Reisenden geführten Schieß-Gewehre zu untersuchen.

§. 20. Das Tabackrauchen in anderen Wagenklassen oder Koupées, als denjenigen, in welchen dasselbe nach den von der Direktion getroffenen Anordnungen gestattet wird, ist verboten.

§. 21. In den Personenwagen dürfen die Reisenden Hunde und andere Thiere nicht mit sich führen.

§. 22. Trunkene Personen dürfen zum Mitfahren nicht zugelassen werden. Sind solche unbemerkt in die Wagen gelangt, so werden sie aus diesen ausgewiesen; ein Gleiches findet statt, wenn sie in den Versammlungssälen oder auf den Bahnhöfen betroffen werden. Dergleichen Personen haben keinen Anspruch auf Ersatz des etwa gezahlten Personengeldes.

§. 22. a. Willkührliches Aussteigen und Einsteigen in einen andern Wagen, als den angewiesenen, Aufstehen während der Fahrt außer den zum Stehen eingerichteten Wagen und Herauslegen aus den Wagen, so wie das Klettern über die Seitenwände der offenen Wagen ist verboten. Nur auf der Seite der Aus- und Einsteigebühne ist das Aus- und Einsteigen erlaubt. Einzusteigen, wenn sich der Wagenzug schon in Bewegung gesetzt hat, oder gar dem Wagenzuge nachzulaufen, oder bei der Ankunft auszusteigen, ehe der Zug still hält und die Wagenthüren geöffnet sind, ist verboten.

§. 23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bahn-Polizeibeamten nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird gleichfalls zurückgewiesen und ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Personengeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen.

§. 24. Sichtlich Kranke dürfen nur dann zur Mitfahrt zugelassen werden, wenn ein besonderes Koupée für sie gelöst wird, oder alle Reisenden in einem andern sich für die Mitnahme erklären.

§. 25. a. Wer den in den §§. 9 bis 20 enthaltenen Verboten zuwider handelt, verfällt in eine polizeiliche Strafe bis zu 50 Thl. Geld, resp. 6 Wochen Gefängniß.

§. 25. b. Ein Abdruck der §§. 8 bis 25. a. dieses Regl., desgleichen die Fahrpläne, so wie die Fahr- und Frachttarife der inländischen Eisenbahnen sind auf den Passagirzimmern aller Stationen auszuhängen.

§. 26. Die zur Ausübung der Bahn-Polizei berufenen und verpflichteten Gesellschaftsbeamten (§. 2) sind ermächtigt, jeden Uebertreter der obigen Vorschriften, sofern er unbekannt ist, und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, oder in letzterem Falle nicht eine angemessene Kaution erlegt, deren Höhe das Maximum der Strafe §. 25a jedoch in keinem Falle übersteigen darf, zu arretiren und an die nächste Polizei-Behörde abzuliefern.

§. 27. Im Falle einer Arrestation ist den Bahn-Polizei-Beamten gestattet, die arretirten Personen durch Mannschaften aus dem, auf der Eisenbahn befindlichen Arbeits-Personal in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahn-Polizei-Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienstqualität bezeichnenden Arretirungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Kontraventions-Verhandlung vertritt, die jedenfalls innerhalb 24 Stunden nach der Konstatirung einer Kontravention an die kompetente Gerichtsbehörde eingesendet werden muß.

III. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 28. Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr und, ausgenommen die in Reparatur befindlichen Strecken, mit der durch dieses Reglement §. 55 festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Strecken, welche nicht mit der größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche, vom Zuge aus sichtbar, zu bezeichnen.

§. 29. Veränderungen in den Konstruktions-Verhältnissen der Bahn dürfen ohne vorherige Genehmigung des K. Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§. 30. Die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken müssen fortwährend in solcher Breite frei gehalten werden, daß darüber fahrende Züge die neben dem Geleise liegenden Materialiengeräthe oder andere Erhebungen nicht berühren können.

§. 31. Die außerhalb der Bahnhöfe befindlichen Vorrichtungen zum Stellen der Wechselschienen, für welche keine besondere Wärter angestellt sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, daß sie nicht bewegt werden können.

§. 32. Die Bahn muß, so weit es zur Abhaltung von Menschen und Thieren im Interesse der Sicherheit des Betriebes nothwendig erscheint, eingefriedigt werden.

Die Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrieren in solcher Entfernung von den Bahngleisen zu versehen, daß die Deichsel eines gegen die Barrieren fahrenden Wagens den Bahnzug nicht berühren kann.

§. 33. Die Bahn muß so lange bewacht werden, als möglicher Weise noch Züge oder einzelne Lokomotiven auf derselben zu erwarten sind.

Mindestens fünf Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegeübergänge geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden von der Direktion besonders festgestellt.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen verschlossen gehalten, dem Eigenthum soll aber ein Schlüssel dazu gestattet werden. Der Wärter muß die Barrieren solcher Wegeübergänge 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges schließen.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Viehherden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß den Wärtern die Ankunft der Züge 10 Minuten vorher bekannt wird.

Mit Ausnahmen der §. 14 gedachten Uebergänge müssen alle Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn, wenn es dunkel ist, so lange erleuchtet werden, als die Barrieren geschlossen sind.

An jedem Morgen muß jede Bahnstrecke, bevor der erste Zug darüber geht, genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben getroffen werden.

Nach jedem Durchgange der einzelnen oder zusammengehörenden, durch Signale bezeichneten, hinter einander folgenden Züge muß die Bahn wiederum nachgesehen werden.

§. 34. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind, und Entfernungen von 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{100}$ Meile angeben. Ebenso sind an den Wechselpunkten der Gefälle Pfähle aufzustellen, an deren steigend oder fallend oder horizontal angeordneten Armen die Steigungen der Bahn durch Angabe der Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich erkennbar zu bezeichnen sind.

IV. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§. 35. Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

Veränderungen in den hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes und des Ueberganges auf andere Bahnen wesentlichen Konstruktionsverhältnissen der Fahrzeuge dürfen ohne vorherige Genehmigung des K. Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§. 36. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind.

Die bei der Revision als zuläßig erkannte Dampfspannung ist sichtlich auf der Maschine zu bezeichnen.

In jedem Lokomotivschuppen ist ein offenes, hinreichend hohes Quecksilber-Manometer so anzubringen, daß der Dampfraum jeder geheizten Lokomotive durch ein kurzes Ansatzrohr damit verbunden werden kann.

§. 37. Es ist ein Register über den von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen. Jedesmal, wenn dieselbe im Ganzen eine Strecke von 3000 Meilen Länge durchlaufen hat, ist der Dampfkessel vermittelst einer hydraulischen Presse oder einer Druckpumpe auf das Ein- und Einhalbfache des gestatteten Dampfdruckes zu probiren.

Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form ändern, dürfen nicht wieder in Gebrauch genommen werden. Ueber diese Untersuchungen, mit welchen zugleich eine Prüfung aller Maschinentheile zu verbinden ist, werden regelmäßig Verhandlungen aufgenommen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen, und welche dem K. Kommissarius auf Erfordern vorzulegen sind.

Jede Lokomotive muß wenigstens mit zwei Sicherheitsventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet ist, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann.

§. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Dampfwagen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfes von Funken zu versehen, auch sofern für diesen Zweck Verbesserungen erfunden werden, sobald sie sich bewährt haben, solche sofort einzuführen.

§. 39. Der mit der Lokomotive verbundene Tender muß mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, daß sie von demselben aus leicht angezogen werden können.

§. 40. Alle Personenwagen sollen auf Federn ruhen, mit Federbuffern und in Feder liegenden Zugstangen versehen sein.

Es dürfen bei Personenwagen nur schmiedeeiserne Räder angewendet werden; gußeiserne Räder sind auch an Güterwagen nicht gestattet, welche in solchen Zügen gehen, die auch zur Beförderung von Personen dienen.

§. 41. In jedem Zuge müssen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen vorhan-

den sein, daß bei Neigungen der Bahn nicht stärker als im Verhältniß von 1 bis 240 in den Personenzügen der vierte, in den Güterzügen der sechste Theil sämmtlicher Räderpaare gehemmt werden kann. Bei stärkeren Neigungen muß in den Personenzügen der dritte, in den Güterzügen der fünfte Theil sämmtlicher Räderpaare gehemmt werden können.

Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist diejenige zu betrachten, durch welche die Räder festgestellt werden können, wenn der beladene Wagen langsam auf der Bahn fortgezogen wird. Minder kräftige Bremsen müssen in doppelter Zahl vorhanden sein.

Auf der geneigten Ebene bei Aachen, für welche Bremsschlitten eingeführt sind, dürfen bei Anwendung derselben auf den abwärts erfolgenden Fahrten nicht mehr als 10 mit Gütern oder Personen belastete Räderpaare (Achsen) auf jeden Bremsschlitten kommen. Drei Räderpaare an leeren Personenwagen werden zweien an völlig besetzten, und zwei Räderpaare an leeren Güterwagen einem Räderpaar an beladenen Güterwagen gleich gerechnet. Dabei dürfen niemals mehr als drei Bremsschlitten mit den zugehörigen Wagen gleichzeitig die geneigte Ebene herabgelassen werden. Findet sich Glatteis auf der geneigten Ebene, oder treten sonstige Umstände ein, welche die volle Wirksamkeit der Bremsschlitten zweifelhaft machen, so ist die Zahl der auf jeden Bremsschlitten zu rechnenden Räderpaare gegen die vorstehende Bestimmung auf die Hälfte zu ermäßigen, auch dürfen alsdann niemals mehr als zwei Bremsschlitten mit 10 belasteten Räderpaaren gleichzeitig die geneigte Ebene hinabgehen.

Jeder Bremsschlitten muß bei seiner Anwendung auf der geneigten Ebene stets mit 2 eingeübten Bremsführern versehen sein.

§. 42. Die Personenwagen aller Klassen sind im Innern während der Fahrten im Dunkeln angemessen zu erleuchten.

§. 43. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer angemessenen Bedeckung versehen sein.

§. 44. Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck ebenso sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittelst welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, daß in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstoßen derselben nicht stattfinden kann.

§. 45. An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben und dasjenige, mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu verzeichnen.

§. 46. Die Direktion ist zur regelmäßigen Revision der Transportwagen, wobei die Untertheile auseinander zu nehmen sind, nach Maaßgabe des von jedem einzelnen Wagen zurückgelegten Weges verpflichtet und gehalten, darüber in solcher Art Register zu führen, daß daraus jederzeit ersichtlich ist, wann die letzte Revision stattgefunden, wie sich der Zustand ergeben hat, und welche Reparaturen vorgenommen sind.

Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungsnummer bezeichnet werden.

Die Direktion soll die Länge des Weges bestimmen, nach dessen Zurücklegung jeder Wagen zu revidiren ist. Die Länge dieses Weges soll nicht über 2400 Meilen betragen.

V. Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes.

§. 47. Die Direktion muß beim Betriebe alle Einrichtungen treffen, welche nach bewährten Erfahrungen zur Vermeidung von Unglücksfällen erforderlich sind. Sie hat für die Anstellung zuverlässiger und tüchtiger Maschinenmeister, Lokomotivführer und Heizer Sorge zu tragen. Hinsichtlich der Qualifikation der Lokomotivführer und Heizer wird insbesondere bestimmt, daß erstere eine einjährige Lehrzeit und eine von dem Maschinenmeister in Gegenwart des Betriebsdirektors abzuhaltende Prüfung bestanden haben, und letztere mit der Einrichtung und Handhabung der Lokomotiven wenigstens in so weit vertraut sein müssen, um dieselben erforderlichen Falls still- oder zurückstellen zu können.

§. 48. Auf jedem größern Bahnhofe soll eine vom Zugange und vom Perron (Ein- und Aussteigebühne) desselben sichtbare große Uhr vorhanden sein. Sämmtliche Uhren sollen übereinstimmend regulirt werden, was täglich zu kontroliren ist. Nach diesen Uhren ist der Betrieb überall zu leiten. Die Zugführer, die Lokomotivführer und die Bahnwärter müssen beständig eine Uhr bei sich tragen, welche nach der Normaluhr regulirt ist.

§. 49. Sobald das Doppelgeleise auf der ganzen Bahn vollständig hergestellt sein wird, sollen die Züge immer das von der Richtung des Zuges rechtsliegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden, und kann als Ausnahme nur der Fall gelten, wenn eine Hülfsmaschine von der Station gerufen worden, nach welcher der Zug bestimmt, und wenn es außer Zweifel ist, daß der Zug, welcher Hülfe verlangt, ein ankommender ist und anhält.

§. 50. So lange die Bahn einspurig und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, fährt immer der Zug in dasjenige Nebengeleis, welches dieser zur rechten Hand hat, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt. Die Doppelstrecken in den Stationen sind unter dieser Bestimmung nicht mit begriffen.

§. 51. Das Schieben der Züge durch Lokomotiven, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet, ist mit Ausnahme des Vorschiebens der Züge aus dem Bahnhofe bei Aachen bis zum Anfang der geneigten Ebene daselbst behufs Beförderung derselben durch das Drahtseil, verboten.

Nur in Nothfällen, wenn die zugführende Lokomotive dienstunfähig geworden ist und die Hülfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, ist ein ausschließliches Fortschieben des Zuges unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß dabei die Geschwindigkeit von 16 Minuten auf die Meile nicht überschritten werden darf. In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen statthaft.

Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hülfslokomotive gestattet

a. bei stark geneigten Bahnstrecken,

b. zur Ingangbringung der Züge in den Stationen,

c. bei Hülfeleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweichestelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muß.

§. 52. Die gleichzeitige Anwendung zweier Maschinen vor einem Zuge ist nur als Ausnahme gestattet. Wenn zwei Maschinen sich vor einem Zuge befinden, so darf nur die vordere arbeiten, wenn deren Kraft zur Fortbewegung ausreichend ist.

§. 53. Der Tender darf der Lokomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hülfslokomotive einem kommenden Zuge entgegengesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Lokomotivkessel.

Im ersterwähnten Falle muß, außer dem Maschinisten und dem Heizer, ein besonderer Wächter der mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse genau bekannt ist, auf dem Tender angestellt werden.

§. 54. Kein Zug darf aus einer Station oder Haltestelle abfahren, wenn nicht der nach derselben Richtung vorher abgegangene bereits 500 Ruthen davon entfernt ist. Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf eine geringere Distanz nähern und sollen die Bahnwärter auf das richtige Innehalten dieses Zwischenraums halten.

§. 55a. Die größte Geschwindigkeit, mit welcher die Bahn befahren werden darf, wird zu neun Minuten auf einer Meile, ausschließlich der zum Anhalten auf den Stationen bestimmten Zeit, festgesetzt.

Langsamer muß gefahren werden:

a) wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden.

b) wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise still hält,

c) beim Uebergange über die Drehscheiben und Ausweichungen,

d) beim Uebergange über Brücken mit hölzernem Oberbau von mehr als 40 Fuß Länge;

e) Nachts, bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind,

f) auf den in Reparatur befindlichen Strecken (§. 28.).

In allen diesen Fällen muß so langsam gefahren werden, als die Umstände erfordern, um einer Gefahr möglichst vorzubeugen.

§. 55b. Die Geschwindigkeit bei der Hinauffahrt der Züge auf der geneigten Ebene bei Aachen, darf das Maaß von 6 Minuten und bei der Hinabfahrt auf derselben dasjenige von 8 Minuten nicht überschreiten. Die Beförderung der Bremsschlitten allein darf hinauf- wie hinabwärts in 6 Minuten erfolgen.

§. 56. Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt vor dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug jederzeit zum Stillstand gebracht werden kann.

Nähern sich zwei Züge von verschiedenen Seiten einem solchen Punkte, so müssen beide zunächst anhalten, bis der Wärter das Zeichen giebt, für welchen von ihnen die Durchfahrt frei ist.

§. 57. Verlorene Zeit darf durch die Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Regl. vorgeschriebene Grenze hinaus nicht eingebracht werden.

Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltepunkte zum andern genau verzeichnet wird.

Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller, als neun Minuten auf einer Meile gefahren haben, werden bestraft.

§. 58. Bei Bildung eines jeden Zuges muß darauf gehalten werden, daß die §. 41 vorgeschriebene Anzahl von Bremsen im Wesentlichen gleichmäßig vertheilt sind.

§. 59. In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muß mindestens ein mäßig belasteter sechsrädriger Wagen ohne Personen zunächst auf den Tender folgen.

§. 60. Extrazüge dürfen nur gestattet werden, wenn

a) durch dieselben der Gang der regelmäßigen Züge nicht gestört wird, und
b) die Benachrichtigung, daß ein Extrazug kommen werde, durch die ganze betr. Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stationsaufsehern zugegangen ist.

§. 61. Arbeitszüge oder einzelne Lokomotiven, außer den in Nothfällen herbeigerufenen, dürfen nur auf Anordnung des Betriebsdirektors auf der Bahn befördert werden.

Den Führern ist ausdrücklich die Bahnstrecke und der Zeitraum zu bezeichnen, für welche die Fahrt gestattet ist, wobei anzunehmen, daß diese Maschinen oder Wagen mindestens ¼ Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft des regelmäßigen Zuges das von diesem befahrene Geleise der Bahn verlassen haben müssen.

Alle Arbeitszüge, welche Materialien zur Bahnunterhaltung herbeiführen, werden gleich den regelmäßigen Zügen signalisirt.

Wegekreuzungen dürfen von denselben nur langsam und mit der Bremse in der Hand durchfahren werden, wenn die Barrieren nicht geschlossen sind.

Nächtliche Arbeitszüge sind ebenso zu beleuchten, wie die übrigen regelmäßigen Züge.

§. 62. Zum Brechen des Glatteises und zum Fortschaffen des Schnees ist das Voranschieben eines Transportwagens, resp. eines Schneepflugs, in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge nur unter der Bedingung gestattet, daß nicht mit einer größern Geschwindigkeit als 16 Minuten auf die Meile gefahren wird, und daß der Wagen, resp. der Schneepflug, mindestens 100 Zentner schwer ist.

Wo diese letzte Bedingung nicht erfüllt werden kann, darf zum Brechen des Glatteises und zum Wegräumen des Schnees mit dem Schneepfluge nur eine besondere Lokomotive mit einem Vorsprung von 500 Ruthen vor dem Zuge gebraucht werden.

§. 63. Ohne Spezialerlaubniß eines Mitgliedes der Direktion, des Betriebsdirektors, Maschinenmeisters oder des Bahn-Ingenieurs, darf außer dem Lokomotivführer und Heizer und der mit der Revision des Betriebes etwa beauftragten K. Beamten (wenn letztere es für die Ausübung ihrer Dienstverrichtungen nöthig finden) Niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 64. Bei jeder in einem Bahnhofe stehenden angeheizten Lokomotive muß der Dampfregulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt, und die Bremse des Tenders, wenn derselbe mit der Maschine verbunden ist, angezogen sein.

§. 65. Jede im Dunkeln, also auch in den Tunnels, sich bewegende Lokomotive muß an ihren Vordertheilen mit zwei weit leuchtenden Laternen und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug mindestens mit 4 außerhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein. Außerdem muß der letzte Wagen eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges auf der hintern Seite eine große Laterne führen.

§. 66. Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können:

1) Die Bahn ist fahrbar, d. h. es ist kein Hinderniß auf der Bahn, die Ausweichungen sind richtig gestellt;
2) Laugsamfahren;
3) Stillhalten.

§. 67. Die Zugführer und Schaffner müssen das Signal zum Halten geben können.

§. 68. Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1) Achtung geben,
2) Bremsenanziehen,
3) Bremsenloslassen.

§. 69. Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen folgende Signale gegeben werden können:

1) Der Zug ist von der nächsten Station abgegangen,
2) Es soll eine Hülfsmaschine kommen,
3) Der Zug geht nicht ab,
4) Der Zug kann nicht weiter kommen.

§. 70. Bei dem Betriebe der geneigten Seilebene muß dem Zugführer sowohl vor als während der Fahrt eine Kommunikation mit dem Wärter der stehenden Maschine gesichert sein.

§. 71. Die Annäherung der Züge an die vorhandenen Tunnels muß durch die eingeführten Glockensignale angekündigt werden. Wenn Signale wegen Herbeiberufung einer Hülfsmaschine durch vorhandene Tunnels fortzupflanzen sind, sowie überhaupt in allen Fällen, wo es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, muß der betr. Wärter in der Richtung, wohin das Signal gehen soll, bis zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

§. 72. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muß mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und

die in Seitenbahnen haltenden Züge rc. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen danach treffen zu können.

§. 73. An der Drehachse der Ausweichenstellung in den Hauptbahngeleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleis dem ankommenden Zuge geöffnet ist.

§. 74. Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Kommunikation zwischen dem Zugführer mit dem Maschinisten und den Schaffnern und Bremsern stattfindet. Zu diesem Zwecke soll bei allen Zügen, mit Ausnahme derjenigen, durch welche ausschließlich Güter befördert werden, eine über den ganzen Zug hinweggehende und mit der Dampfpfeife der Lokomotive verbundene Zugleine angebracht sein.

§. 75. Den Schienenstellern vor der Einfahrt in größere Stationen und an den Zweigbahnen und ebenso den Lokomotivführern, Heizern und Bremsenwärtern während der Fahrt, dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 76. Zugführer und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in zweckentsprechender Art aufgestellt werden.

VI. Aufsicht über die Bahnpolizei.

§. 77. Außer den sonst zuständigen Behörden liegt auch dem K. Kommissarius die Aufsicht über die Ausführung dieses Regl. ob.

Derselbe kann gegen die §. 2. genannten Personen, so wie gegen Lokomotivführer und Heizer, Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5 Thlr. verhängen. Höhere Ordnungsstrafen und Geldstrafen bis zu 50 Thlr. oder im Unvermögensfalle Gefängnißstrafen von 6 Wochen können von der betr. Provinzialbehörde gegen jedes Organ der Eisenbahn-Polizeiverwaltung verfügt werden, welches den Bestimmungen dieses Regl. oder den in Gemäßheit desselben getroffenen Befehlen der kompetenten Behörde wissentlich, oder aus grober Fahrlässigkeit entgegenhandelt. Die von K. Behörden verfügten Ordnungsstrafen fließen zu dem bei der Rheinischen Bahnverwaltung gebildeten Unterstützungsfonds.

§. 78. Die betr. Provinzialbehörden sind befugt, bei erheblichen Dienstvernachlässigungen oder groben Pflichtwidrigkeiten die Entfernung der Bahnpolizei-Beamten aus ihren polizeilichen Funktionen, sowie der Lokomotivführer und Heizer von ihren Diensten bei der Maschine zu verlangen.

§. 79. Das vorläufige Polizeireglement für den Betrieb auf der Rheinischen Eisenbahn v. 10. Juli 1841 und die vorläufigen Bestimmungen wegen Anstellung, Vereidung und Entsetzung der Bahnpolizei-Beamten der Rheinischen Eisenbahn von demselben Tage werden hierdurch aufgehoben.

Berlin, d. 10. Juni 1847.

Der Fin. Min. In dessen Auftrage. v. Pommer-Esche.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 174 Nr. 228.)

2) Bahn-Polizei-Reglement für die auf K. Preuß. Gebiete belegene Strecke der Hannover-Mindener Eisenbahn, v. 8. Aug. 1847.

Gemäß §. 23 des G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 und unter Bezugnahme auf den Art. 5 des zwischen der K. Preuß., K. Hannoverschen, Kurfürstl. Hessischen und Fürstl. Schaumburg-Lippeschen Reg. am 4. Dec. 1845 über die Ausführung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden geschlossenen Vertrages, wird hierdurch für die auf K. Preuß. Gebiete belegene Strecke der Hannover-Mindener Eisenbahn folgendes Bahn-Polizei-Reglement erlassen:

I. Von den Bahn-Polizeibeamten.

§. 1. Zur Ausübung der Bahnpolizei sind berufen und verpflichtet:
- die Bahnmeister,
- die Bahn- und Weichenwärter und ihre Gehülfen,
- die Bahnhofsbeamten (Vorstände, Expedienten, Einnehmer, Thürsteher, Nachtwächter) mit ihren Gehülfen,
- die Zugführer, Packmeister und Schaffner.

§. 2. Die Bahn-Polizeibeamten werden in Gemäßheit des, mit der K. Hannoverschen Reg. abgeschlossenen Vertrages vom 4. Dec. 1845 und 2. Febr. 1846, Art. 6 (G. S. S. 83 und folgende) von der K. Hannoverschen Reg. zugleich auf die Handhabung dieses Bahn-Polizei-Reglements mit vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Funktionen, dem Publikum gegenüber, in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten. Sie müssen bei Ausübung ihres Dienstes das das von der Eisenbahn-Verwaltung zu bestimmende Dienstabzeichen tragen.

§. 3. Die Amtswirksamkeit der Bahn-Polizeibeamten erstreckt sich, ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz, auf die ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen, und außerhalb der Eisenbahn und ihrer Anlagen noch so weit, als solches zur Hand-

habung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahn-Betrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-Verordnungen erforderlich ist.

§. 4. Die Bahn-Polizeibeamten haben, dem Publikum gegenüber, ein besonnenes, anständiges und, soweit die Erfüllung der ihnen auferlegten Amtspflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten, und sich insbesondere jedes herrischen, und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden. Diejenigen Bahn-Polizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

§. 5. Die K. Polizeibeamten sind verpflichtet, auf Erfordern der Bahn-Polizeibeamten dieselben in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahn-Polizeibeamten verbunden, den K. Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes Assistenz zu leisten, soweit dies die diesen Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

II. Bestimmungen für das Publikum.

§. 6. Die Eisenbahnreisenden müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Eisenbahn-Verwaltung behufs Aufrechthaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effekten getroffen worden und haben den dienstlichen geziemenden Aufforderungen der vereidigten, mit Uniform oder Dienstabzeichen versehenen Eisenbahn-Beamten unweigerlich Folge zu leisten.

§. 7. Das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken u. s. w., dürfen vom Publikum nicht betreten werden, außer an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen bestimmt sind.

§. 8. Mit Ausnahme der Chefs der Militair- und Polizeibehörden, die am Orte des Bahnhofes ihren Sitz haben und den von diesen beauftragten executiven Polizeibeamten, darf Niemand ohne Erlaubnißkarte die Bahnhöfe und die dazu gehörigen Gebäude außerhalb derjenigen Räume betreten, welche ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffnet sind. Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen, oder von daher abholen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen auffahren.

§. 9. Das eigenmächtige Eröffnen oder Uebersteigen der Barrieren und sonstigen Einfriedigungen, desgleichen das Durchschlüpfen unter jenen Absperrungen ist untersagt.

§. 10. Die Bahn darf nur an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen für das Publikum bestimmt sind, überschritten werden, und zwar nur dann, wenn die Barrieren geöffnet sind; das Ueberschreiten der Bahn muß ohne allen nöthigen Verzug geschehen.

§. 11. Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und anderen Geräthen, sowie von Baumstämmen und dergleichen, ohne untergelegte Schleifen, ist verboten.

§. 12. Die blos zum Privatgebrauch bestimmten Uebergänge für die Eigenthümer der, von der Bahn durchschnittenen Grundstücke — dürfen nur von den Berechtigten, unter den besonders dafür bestimmten Modalitäten benutzt werden. Anderen ist deren Benutzung verboten.

§. 13. Sind die Ueberfahrten geschlossen, so müssen die Fuhrwerke auf den durchkreuzenden Wegen in der durch Markpfähle bezeichneten Entfernung von den Verschlußbarrieren das Wiedereröffnen derselben abwarten; wo keine Marktpfähle vorhanden sind, darf die Annäherung nur bis zum Anfang der Ueberfahrts-Rampe geschehen.

§. 14. Vorsätzliche Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Hinauflegen von Steinen und sonstigen hindernden Gegenständen auf das Planum der Bahn sind, sofern nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen, namentlich nach der Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen v. 30. Nov. 1840 eine härtere Strafe stattfindet, nach Maaßgabe des §. 31 zu ahnden.

§. 15. In gleicher Weise wird bestraft, wer falschen Allarm macht, Signale nachahmt, Ausweichevorrichtungen verstellt, oder solche Handlungen begeht, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann.

§. 16. Es ist verboten, feuergefährliche und solche Gegenstände, wodurch andere Transportgegenstände, oder die Transportmittel selbst beschädigt werden könnten, in den Personen- oder Gepäckwagen mitzuführen, oder in den Güterwagen ohne Anzeige zu versenden. Zu diesen Gegenständen gehören insbesondere Zündhütchen, Streichfeuerzeuge, Schießpulver und dergleichen.

§. 17. Geladene Gewehre dürfen unter keinerlei Umständen mitgenommen werden. Die Schaffner sind verpflichtet, vor dem Einsteigen die von den Reisenden geführten Schießgewehre zu untersuchen.

§. 18. Auf den Bahnhöfen, auf welchen neue Züge geordnet werden, soll die Zeit, wo der Einsteigeplatz geöffnet ist, durch einmaliges Läuten der Glocke angedeutet werden. Diese Oeffnung soll 10 Minuten vor der Abfahrt stattfinden.

Es müssen hierauf die mit einem Billet zur nächsten Fahrt versehenen Personen ihre Plätze in den ihnen von den Bahnbeamten angewiesenen Wagen einnehmen. Jeder Reisende hat sich gefallen zu lassen, in denjenigen Wagen seinen Platz angewiesen zu erhalten, welche vorzugsweise für die Richtung seiner Reise oder für die Station, auf welcher er absteigen will, bei Anordnung des Zuges oder später auf einer Station während der Fahrt bestimmt worden sind.

Fünf Minuten vor dem Abgange ist zum zweiten Male zu leiten und zugleich der zu den Wagen führende Eingang wieder zu schließen.

Sobald mit dem Schlage der zur Abfahrt bestimmten Stunde zum dritten Male geläutet wird, haben die Zugführer und Schaffner sofort die Thüren der Wagen zu schließen, und ihre Plätze auf denselben einzunehmen. Der Zugführer hat dem, den Dampfwagen führenden Maschinisten ein Zeichen zu geben, worauf der Zug sich in Bewegung setzen muß und jedes fernere Besteigen der Wagen verboten ist.

§. 19. Das Anhalten unterwegs ist nur an den, im Voraus hiezu bestimmten Orten gestattet. Letztere sind entweder solche, an welchen alle Reisenden aussteigen dürfen:

Stationen,

oder solche, wo nur die nicht weiter fahrenden Passagiere austreten:

Anhaltestellen.

Die Aufnahme der Reisenden findet an beiden Orten statt.

Es ist sowohl in den Fahrplanen, als auch durch eine ausgehängte Tafel am einzelnen Orte selbst bekannt gemacht, welcher Ort als Station und welcher als Anhaltestelle gilt.

Auch soll bei Ankunft des Zuges an einer Station durch Bahnbeamte der Name der Station ausgerufen werden.

§. 20. Bei der Ankunft auf einer Station öffnen die Wagenbeamten, sobald der Wagenzug still steht, nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt worden sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

§. 21. Auf allen Zwischenstationen soll zwei Minuten vor dem Abgange zum ersten und um die zum Abgange bestimmte Zeit zum zweiten Male geläutet werden. Mit diesem letztern Zeitpunkte ist, sowie im §. 18 wegen Schließung der Wagenthüren ꝛc. bestimmt ist, zu verfahren.

Dem Stations-Vorstande soll auch überlassen sein, wenn das Abfertigungsgeschäft vollbracht ist, mit Abkürzung jener Zwischenzeiten den Zug früher wieder in Bewegung setzen zu lassen.

§. 22. An den Anhaltestellen steigen nur diejenigen Reisenden ab, welche nicht weiter mitfahren. Die übrigen dürfen in der Regel den Wagen nicht verlassen und verlieren jedenfalls das Recht, weiterzufahren, wenn sie vor dem Zeichen des Zugführers zur Abfahrt ihre Plätze noch nicht eingenommen haben.

Auf den Anhaltestellen wird niemals länger angehalten, als das Abfertigungsgeschäft an Zeit erfordert.

§. 23. Auf den Zwischen-Stationen und den Anhaltestellen ist durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht, zu welcher Zeit der Wagenzug frühestens ankommt.

Wer nach diesem Zeitpunkte beim Eintreffen des Wagenzuges nicht zum sofortigen Einsteigen bereit ist, verliert das Recht zum Mitfahren.

Das Eintreffen des Wagenzuges soll auf den Stationen, sobald derselbe sichtbar ist, durch einmaliges Läuten bezeichnet werden.

§. 24. Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so kann den Reisenden das Aussteigen gestattet werden. Sie müssen aber alsdann, sobald ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife anzeigt, daß der Wagenzug zur Weiterfahrt bereit ist, sofort wieder ihre Plätze einnehmen, widrigenfalls sie des Rechts zur Mitfahrt verlustig sind.

§. 25. Es soll auf jedem größern Bahnhofe eine öffentlich sichtbare, auf den Zwischen-Stationen wenigstens im Zimmer des Einnehmers eine Uhr vorhanden sein, nach welcher die Eisenbahn-Beförderung geleitet wird und welche für die Reisenden maaßgebend ist. Für stattfindende Nachtfahrten müssen die öffentlich sichtbaren Bahnhofs-Uhren erleuchtet sein.

§. 26. Die Reisenden dürfen sich nicht aus den Wagen hinauslegen, auch dieselben zum Ein- und Aussteigen nicht selbst öffnen, sie müssen vielmehr das Oeffnen den Wagenbeamten überlassen, und dürfen nicht eher ein-. und aussteigen, als bis der Zug völlig still steht.

§. 27. Die Reisenden dürfen Hunde und andere Thiere in den Personenwagen nicht mit sich führen.

§. 28. Das Tabackrauchen ist in allen Wagenkassen gestattet. Auf Verlangen sollen

indeß den Reisenden erster und zweiter Klasse Koupons angewiesen werden, in denen nicht gebraucht werden darf.

§. 29. Reisende, welche sich unanständig betragen oder betrunken sind, welche den zur Aufrechterhaltung der Ordnung ertheilten Vorschriften oder den dienstlichen Anordnungen der Bahnbeamten keine Folge leisten, welche ohne Fahrbillet, oder im Besitz eines unrichtigen der Verkürzung des Fahrgeldes sich verdächtig machen, können, vorbehaltlich der sonst verwirkten Strafen, durch die Bahnbeamten von der Mit- und Weiterreise zurückgewiesen werden. Auf Rückzahlung des schon gezahlten Personengeldes haben die von der Reise Ausgeschlossenen keinen Anspruch.

Personen, deren Nähe die Mitreisenden belästigen würde, sollen zum Mitfahren nicht zugelassen werden.

§. 30. Auf allen Stationsorten soll ein Auszug aus den vorstehenden Bestimmungen stets angeschlagen sein.

§. 31. Wer den, in den §§. 7—17 enthaltenen Verboten zuwiderhandelt, verfällt in eine polizeiliche Strafe bis zu 50 Thlr. Geld, resp. 6 Wochen Gefängniß.

§. 32. Die zur Ausübung der Bahn-Polizei berufenen und verpflichteten Eisenbahn-Beamten (§. 1) sind ermächtigt, jeden Uebertreter der obigen Vorschriften, sofern er unbekannt ist, und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, oder in letzterem Falle nicht eine angemessene Kaution erlegt, deren Höhe das Maximum der Strafe (§. 31) jedoch in keinem Falle übersteigen darf, zu arretiren und an die nächste Polizeibehörde abzuliefern.

§. 33. Im Falle einer Arrestation ist den Bahn-Polizeibeamten gestattet, die arretirten Personen durch Mannschaften aus dem, auf der Eisenbahn befindlichen Arbeiter-Personal in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahn-Polizeibeamte einen mit seinem Namen und seiner Dienst-Qualität bezeichneten Arretirungsschein mitzugeben, welcher vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Kontraventions-Verhandlung vertritt, die jedenfalls innerhalb 24 Stunden nach der Konstatirung einer Kontravention an die kompetente Polizeibehörde eingesandt werden muß.

§. 34. Außer den sonst zuständigen Behörden liegt auch dem K. Kommissarius der Cöln-Mindener Eisenbahn die Aufsicht über die Ausführung dieses Reglements ob.

Berlin, den 8. August 1847. Der Finanzminister. v. Düesberg.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 245 Nr. 292.)

3) R. der K. Min. des Inn. (v. Bodelschwingh) u. d. Fin. (v. Düesberg) v. 2. Febr. 1848 an die K. Oberpräsidenten der Provinzen Brandenburg und Sachsen mit dem Bahnpolizeireglement für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger, die Berlin Anhaltsche, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn[1]).

Euer rc. erhalten anbei das Polizeireglement für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger, die Berlin-Anhaltsche, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, mit dem ergebensten Ersuchen, die Publikation desselben durch das Amtsblatt (resp. der K. Reg. zu Potsdam und der K. Reg. zu Magdeburg und Merseburg) zu veranlassen.

a.

Bahnpolizeireglement für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger, die Berlin-Anhaltsche, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, vom 2. Februar 1848.

In Ausführung der Bestimmungen der §§. 23 und 24 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838, wird hierdurch für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger, die Berlin-Anhaltsche, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, unter Aufhebung der bisher für jene Eisenbahnen bestandenen besonderen Bahnpolizeireglements, folgendes Bahnpolizeireglement erlassen.

I. Von den Bahnpolizeibeamten.

§. 1. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, einen Betriebsdirektor, (der zugleich Vorsitzender oder Mitglied des Direktoriums sein kann), anzustellen, welcher für die Ausführung aller durch dieses Regl. vorgeschriebenen, oder sonst vom Staate anzuordnenden Maßregeln zur Sicherung des Betriebes persönlich verantwortlich ist. Vor der Anstellung des Betriebsdirektors ist dem Fin. Min. die dazu bestimmte Person anzuzeigen, damit zuvor von deren gehöriger Qualification Kenntniß genommen werde.

---

[1]) Hierdurch ist das ältere Polizei-Reglement für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, nebst dem dazu ergangenen Nachtrage v. 29. Jan. 1846 (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 75 Nr. 110) antiquirt.

§. 2. Außer dem Betriebsdirektor sind zur Ausübung der Bahnpolizei unter ihrer Verantwortlichkeit berufen und verpflichtet:

die Bahnmeister, die Bahnwärter und ihre Gehülfen, die Bahnhofsinspektoren, die Bahnhofsaufseher, die Weichensteller, die Zugführer, Packmeister und Schaffner.

Allen diesen Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Direktion über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß genügende schriftliche oder gedruckte Instr. zu ertheilen.

§. 3. Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahr alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können, und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

§. 4. Die Bahnpolizeibeamten werden von der Polizeibehörde des ihnen angewiesenen Wohnsitzes, wenn dieser auf dem Lande ist, von dem betreffenden Kreislandrathe, vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Dienstverrichtungen, dem Publikum gegenüber, in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten. Sie müssen bei Ausübung ihres Dienstes das von der Direktion zu bestimmende Dienstabzeichen tragen.

§. 5. Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, und die dazu gehörigen Anlagen und außerhalb der Eisenbahnen und ihrer Anlagen noch so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§. 6. Die Bahnpolizeibeamten haben, dem Publikum gegenüber, ein besonnenes, anständiges, und, soweit die Erfüllung der ihnen auferlegten Amtspflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten, und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen, und nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden. Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

Zu den mit den Bahnpolizeibeamten abzuschließenden Dienstverträgen muß sich die Eisenbahngesellschaft das Recht vorbehalten, Ordnungsstrafen zu verhängen. Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 7. Die K. Polizeibeamten sind verpflichtet, auf Ersuchen der Bahnpolizeibeamten dieselben in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen.

Eben so sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den K. Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes Assistenz zu leisten, soweit dies die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zu lassen.

II. Bestimmungen für das Publikum.

§. 8. Die Eisenbahnreisenden müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Direktion der Gesellschaft behufs Aufrechterhaltung der Ordnung bei der Beförderung der Personen und Sachen getroffen werden und haben den dienstlichen geziemenden Aufforderungen der mit Uniform oder Dienstabzeichen versehenen Gesellschaftsbeamten (§. 1 und 2) unweigerlich Folge zu leisten.

§. 9. Das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken u. s. w. dürfen vom Publikum nicht betreten werden, außer an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen bestimmt sind.

§. 10. Mit Ausnahme derjenigen K. Beamten, welche Dienstgeschäfte dahin rufen, darf Niemand ohne Erlaubnißkarte die Bahnhöfe und die dazu gehörigen Gebäude außerhalb derjenigen Räume betreten, welche ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffnet sind. Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder von daher abholen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen auffahren. Auch die Ueberwachung der Ordnung auf diesen Vorplätzen steht, soweit dies den Verkehr mit Reisenden und deren Gepäck betrifft, den Bahnpolizeibeamten zu.

§. 11. Das eigenmächtige Eröffnen oder Uebersteigen der Barrieren und sonstigen Einfriedigungen, desgleichen das Durchschlüpfen unter jenen Absperrungen ist untersagt.

§. 12. Die Bahn darf nur an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen für das Publikum bestimmt sind, überschritten werden, und zwar nur dann, wenn die Barrieren geöffnet sind; das Ueberschreiten der Bahn muß ohne allen unnöthigen Verzug geschehen.

§. 13. Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und andern Geräthen, sowie von Baumstämmen und dergleichen, ohne untergelegte Schleifen ist verboten. Wer die ihm obliegende Aufsicht auf Vieh also vernachlässigt, daß dasselbe das Planum der Bahn betritt, wird bestraft.

§. 14. Die bloß zum Privatgebrauch bestimmten Uebergänge für die Eigenthümer der von der Bahn durchschnittenen Grundstücke dürfen nur von den Berechtigten unter den besonders dafür festgesetzten Bedingungen benutzt werden. Anderen ist deren Benutzung verboten.

§. 15. Sind die Ueberfahrten geschlossen, so müssen die Fuhrwerke auf den durchkreuzenden Wegen in der durch Markpfähle zu bezeichnenden Entfernung von den Verschluß-Barrieren das Wiedereröffnen derselben abwarten.

§. 16. Vorsätzliche Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Hinauflegen von Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen auf das Planum der Bahn sind, sofern nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen, namentlich nach der Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahnanlagen v. 30. Nov. 1840 eine härtere Strafe stattfindet, nach Maaßgabe des §. 25 a. zu ahnden.

§. 17. In gleicher Weise wird bestraft, wer falschen Allarm macht, Signale nachahmt, Ausweichevorrichtungen verstellt, oder solche Handlungen begeht, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann.

§. 18. Es ist verboten, feuergefährliche und solche Gegenstände, wodurch andere Transportgegenstände oder die Transportmittel selbst beschädigt werden könnten, in den Personen- oder Gepäckwagen mitzuführen. Rücksichtlich der Versendung von Chemikalien findet die Verordnung v. 27. Sept. 1846 Anwendung.

§. 19 a. Geladene Gewehre dürfen unter keinerlei Umständen mitgenommen werden. Die Schaffner sind befugt, vor dem Einsteigen die von den Reisenden geführten Schießgewehre zu untersuchen.

§. 19 b. Das Nachlaufen hinter einem in Gang gesetzten Zuge, sowie das Einspringen in einen solchen Zug oder der Versuch dazu, ist verboten.

§. 20. Das Tabakrauchen in anderen Wagenklassen oder Coupees, als denjenigen, in welchen dasselbe nach den von der Direktion getroffenen Anordnungen gestattet wird, ist verboten.

§. 21. Hunde und andere Thiere dürfen Reisende in den Personenwagen nicht mit sich führen.

§. 22. Trunkene Personen dürfen zum Mitfahren nicht zugelassen werden. Sind solche unbemerkt in die Wagen gelangt, so werden sie aus diesen ausgewiesen; ein gleiches findet Statt, wenn sie in den Versammlungssälen oder auf den Bahnhöfen betroffen werden. Dergleichen Personen haben keinen Anspruch auf Ersatz des etwa gezahlten Personengeldes.

§. 23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bahnpolizeibeamten nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird gleichfalls zurückgewiesen, und ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Personengeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen.

§. 24. Sichtlich Kranke dürfen nur dann zur Mitfahrt zugelassen werden, wenn ein besonderes Coupee für sie gelöst wird, oder alle Reisende in einem andern sich für die Mitnahme erklären.

§. 25 a. Wer den in den §§. 9 bis 20 enthaltenen Verboten zuwider handelt, verfällt in eine polizeiliche Strafe bis zu 50 Rthlr. Geld, resp. 6 Wochen Gefängniß.

§. 25 b. Ein Ausdruck der §§. 8 bis 25 a. dieses Regl., desgl. die Fahrpläne, sowie die Fahr- und Frachttarife der einzelnen Bahnen sind auf den Passagierzimmern aller Stationen auszuhängen.

§. 26. Die zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen und verpflichteten Gesellschaftsbeamten (§. 1 und 2) sind ermächtigt, jeden Uebertreter der obigen Vorschriften, sofern er unbekannt ist, und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, oder im letzteren Falle nicht eine angemessene Kaution erlegt, deren Höhe das Maximum der Strafe (§. 25 a.) jedoch in keinem Falle übersteigen darf, zu verhaften und an die nächste Polizeibehörde abzuliefern.

§. 27 a. Im Falle einer Verhaftung ist den Bahnpolizeibeamten gestattet, die verhafteten Personen durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonal in Bewachung zu nehmen, und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizeibeamte eine mit seinem Namen und seiner Dienstqualität bezeichnete Verhaftungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der über die Uebertretung aufzunehmenden Verhandlung vertritt, die jedenfalls innerhalb 24 Stunden nach der Feststellung einer Uebertretung an die kompetente Polizeibehörde eingesandt werden muß.

§. 27 b. In Betreff der Straffestsetzungen gegen Personen aus dem Publikum, auf Grund dieses Regl., sind nur das K. Polizei-Präsidium zu Berlin, die Landräthe in den Kreisen, welche von den bezüglichen Bahnen betroffen werden, und die städtischen Polizeibehörden zu Potsdam, Brandenburg, Magdeburg und Halle, mit Vorbehalt des Rekurses an die betreffende Oberbehörde, kompetent.

III. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 28. Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr und, ausgenommen die in Reparatur befindlichen Strecken, mit der durch dieses Regl. (§. 55) festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Strecken, welche nicht mit der größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche, vom Zuge aus sichtbar zu bezeichnen.

§. 29. Veränderungen in den Konstruktionsverhältnissen der Bahn dürfen ohne vorherige Genehmigung des K. Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§. 30. Die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken müssen fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, daß darüber fahrende Züge keine neben dem Geleise liegenden Materialien, Geräthe oder andere Erhöhungen berühren können.

§. 31. Die Vorrichtungen zum Stellen der Wechselschienen außer den Bahnhöfen, für welche keine besondere Wärter angestellt sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, daß sie nicht bewegt werden können.

§. 32. Die Bahn muß, so weit es zur Abhaltung von Menschen und Thieren nothwendig erscheint, eingefriedigt werden.

Die Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn, sind mit starken, leicht sichtbaren Barrieren in solcher Entfernung von den Bahngeleisen zu versehen, daß die Deichsel eines gegen die Barriere fahrenden Wagens den Bahnzug nicht berühren kann.

§. 33. Die Bahn muß so lange bewacht werden, als möglicher Weise noch Züge oder einzelne Lokomotiven auf derselben zu erwarten stehen.

Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegeübergänge geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden von der Direktion besonders festgestellt.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen verschlossen gehalten, dem Eigenthümer soll aber ein Schlüssel dazu gestattet werden. Der Wärter muß die Barriere solcher Wegeübergänge 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges revidiren, und falls er sie offen finden sollte, schließen.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Viehheerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß den Wärtern die Ankunft der Züge 5 Minuten vorher bekannt wird.

Mit Ausnahme der §. 14. gedachten Uebergänge müssen alle Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn, wenn es dunkel ist, so lange erleuchtet werden, als die Barrieren geschlossen sind.

An jedem Morgen muß jede Bahnstrecke, bevor der erste Zug darüber geht, genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt, oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben getroffen werden.

Nach jedem Durchgange der fahrplanmäßigen einzelnen oder zusammen gehörenden, durch Signal bezeichneten, hintereinander folgenden Züge muß die Bahn wiederum nachgesehen werden.

§. 34. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind, und Entfernungen von 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{100}$ Meile angeben. Eben so sind an den Wechselpunkten der Gefälle Pfähle aufzustellen, an deren steigend oder fallend oder horizontal angeordneten Armen die Neigungen der Bahn durch Angabe der Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich erkennbar zu bezeichnen sind.

IV. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§. 35. Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größesten zulässigen Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

Veränderungen in den hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes und des Ueberganges auf anderen Bahnen wesentlichen Konstruktionsverhältnissen der Fahrzeuge, dürfen ohne vorherige Genehmigung des K. Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§. 36. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind.

Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung ist sichtlich auf der Maschine zu bezeichnen.

In jedem Lokomotivschuppen ist ein offenes, hinreichend hohes Quecksilbermanometer so anzubringen, daß der Dampfraum jeder geheizten Lokomotive durch ein kurzes Ansatzrohr damit verbunden werden kann.

§. 37. Es ist ein Register über den, von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen. Jedesmal, wenn dieselbe im Ganzen eine Strecke von Dreitausend Meilen Länge durchlaufen ist, ist der Dampfkessel vermittelst einer hydraulischen Presse auf das Ein- und

Einhalbfache des gestatteten Dampfdruckes zu probiren. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form ändern, dürfen nicht wieder in Gebrauch genommen werden. Ueber diese Untersuchungen, mit welchen zugleich eine Prüfung aller Maschinentheile zu verbinden ist, werden regelmäßig Verhandlungen aufgenommen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen und welche dem K. Kommissarius auf Erfordern vorzulegen sind.

Jede Lokomotive muß mit Bahnräumern, mit einer Dampfpfeife, mit den zur Speisung des Kessels und den zur jederzeitigen Erkennung des Wasserstandes zweckdienlichen Vorrichtungen und wenigstens mit zwei Sicherheitsventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet ist, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann.

§. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Dampfwagen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfs von Funken zu versehen, auch, sofern für diesen Zweck Verbesserungen erfunden werden, sobald sie sich bewährt haben, solche sofort einzuführen.

§. 39. Der mit der Lokomotive verbundene Tender muß mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, daß sie von demselben aus leicht angezogen werden können. Diese Handhaben dürfen während der Fahrt von Feuerungs- oder sonstigem Material nicht bedeckt sein.

§. 40. Alle Personenwagen sollen auf Federn ruhen, mit Federbuffern und in Federn liegenden Zugstangen versehen sein.

Es dürfen bei Personenwagen nur Räder mit starken schmiedeeisernen Reifen angewendet werden; Räder ganz von Gußeisen sind nicht gestattet an Güterwagen, welche in solchen Zügen gehen, die auch zur Beförderung von Personen dienen.

§. 41. In jedem Zuge muß stets eine solche Anzahl von Bremsvorrichtungen vorhanden sein, daß ohne die Bremsen am Tender, in den P e r s o n e n z ü g e n der v i e r t e T h e i l, in den G ü t e r z ü g e n aber mindestens der s e c h s t e Theil der im Zuge laufenden Räderpaare durch kräftig wirkende Bremsvorrichtungen gehemmt werden kann. Als eine kräftig wirkende Bremsvorrichtung ist diejenige zu betrachten, durch welche die Räder festgestellt werden können, wenn der beladene Wagen langsam auf der Bahn fortgezogen wird. Minder kräftige Bremsen müssen in doppelter Zahl vorhanden sein.

§. 42. Die Personenwagen sind im Innern während der Fahrten im Dunkeln angemessen zu erleuchten. Sie müssen von den Passagieren geöffnet werden können, jedoch nur von außen.

Jede Thür soll mit einem doppelten Verschluß versehen sein, worunter wenigstens ein Vorreiber sich befinden muß.

§. 43. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladene Güterwagen müssen mit einer angemessenen Bedeckung versehen sein.

§. 44. Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck eben so sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittelst welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, daß in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstoßen derselben nicht stattfinden kann.

§. 45. An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben und dasjenige, mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu verzeichnen.

§. 46. Die Direktion ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Revision der Transportwagen, wobei die Untertheile auseinander zu nehmen sind, nach Maaßgabe des von jedem einzelnen Wagen zurückgelegten Weges regelmäßig stattfindet, und ist gehalten, darüber in solcher Art Register zu führen, daß daraus jeder Zeit ersichtlich ist, wann die letzte Revision stattgefunden, wie sich der Zustand ergeben hat, und welche Reparaturen vorgenommen sind. Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungsnummer bezeichnet werden.

Die Direktion soll die Länge des Weges bestimmen, nach dessen Zurücklegung jeder Wagen zu revidiren ist. Dieser Weg soll nicht über 2400 Meilen betragen.

V. Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes.

§. 47. Die Direktion muß beim Betriebe alle Einrichtungen treffen, welche nach bewährten Erfahrungen zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlich sind. Sie hat für die Anstellung zuverlässiger und tüchtiger Maschinenmeister, Lokomotivführer und Heizer Sorge zu tragen. Hinsichtlich der Qualifikation der Lokomotivführer und Heizer wird insbesondere bestimmt, daß Erstere eine einjährige Lehrzeit und eine Prüfung bestanden haben, und Letztere mit der Einrichtung und Handhabung der Lokomotiven wenigstens in so weit vertraut sein müssen, um dieselbe erforderlichen Falls still- oder zurückstellen zu können.

§. 48. Auf jedem größeren Bahnhofe soll eine große mit Schlagwerk versehene, des Nachts erleuchtete und von dem Zugange, so wie von dem Perron aus sichtbare Uhr vorhanden sein. Sämmtliche Uhren müssen übereinstimmend nach der Berliner Akademieuhr

unter Berücksichtigung der feststehenden Differenz der Ortszeit gegen mittlere Berliner Zeit dergestalt regulirt werden, daß sie an jedem Orte die mittlere Zeit desselben zeigen. Nach diesen Uhren ist der Betrieb zu regeln.

Die Zugführer, die Lokomotivführer und die Bahnwärter müssen beständig eine Uhr bei sich tragen, welche nach einer bestimmten, von den Eisenbahndirektionen ein für allemal festzusetzenden Normaluhr regulirt ist.

§. 49. Auf allen doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge immer das von der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden, und kann als Ausnahme nur der Fall gelten, wenn eine Hülfsmaschine von der Station gerufen worden, nach welcher der Zug bestimmt ist, und wenn es außer Zweifel ist, daß der Zug, welcher Hülfe verlangt, ein ankommender ist und anhält.

§. 50. Auf den einspurigen und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehenen Bahnstrecken fährt immer derjenige Zug in das Nebengleis, welcher dieses rechter Hand hat, während der andere Zug auf dem Hauptgleise bleibt.

Die Doppelstrecken in den Stationen sind unter dieser Bestimmung nicht mit begriffen.

§. 51. Das Schieben der Züge durch Lokomotiven, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet, ist verboten. Nur in Nothfällen, wenn die zugführende Lokomotive dienstunfähig geworden ist, und die Hülfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, ist ein ausschließliches Fortschieben des Zuges unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß dabei die Geschwindigkeit von 16 Minuten auf die Meile bei geraden Strecken und von 20 Minuten in den Kurven nicht überschritten werden darf. In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen statthaft.

Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hülfslokomotive gestattet:

a) bei stark geneigten Bahnstrecken,

b) zur Ingangbringung der Züge in den Stationen,

c) bei Hülfeleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweichestelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muß.

§. 52. Die gleichzeitige Anwendung zweier Maschinen vor einem Zuge ist nur als Ausnahme gestattet. Wenn zwei Maschinen sich vor einem Zuge befinden, so darf nur die vordere arbeiten, wenn deren Kraft zur Fortbewegung ausreichend ist.

§. 53. Der Tender darf der Lokomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hülfslokomotive einem kommenden Zuge entgegengesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Lokomotivkessel.

Im ersterwähnten Falle muß außer dem Maschinisten und dem Heizer, ein besonderer Wächter, der mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse genau bekannt ist, auf dem Tender angestellt werden.

§. 54. Kein Zug darf aus einer Station oder Haltestelle abfahren, wenn nicht der nach derselben Richtung vorher abgegangene bei Tage bereits 500 Ruthen, bei Dunkelheit aber mindestens 1000 Ruthen davon entfernt ist. Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf eine geringere Entfernung nähern, und sollen die Bahnwärter auf das richtige Innehalten dieses Zwischenraums halten.

§. 55. Die Bahnen dürfen bei Tage nur mit einer Geschwindigkeit von 9 Minuten auf die Meile befahren werden. Langsamer muß gefahren werden:

1) wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;

2) wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise still hält;

3) beim Uebergang über Drehscheiben und Ausweichungen;

4) über alle Brücken, welche eisernen oder hölzernen Ueberbau und weitere Oeffnungen als 16 Fuß haben;

5) bei Nacht, bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind;

6) auf den in der Ausbesserung befindlichen Strecken.

Das Tempo, in welchem in allen diesen Fällen gefahren werden muß, richtet sich nach den Umständen.

In der Nacht darf das Tempo nicht 11 Minuten auf die Meile übersteigen. — Nacht ist in den Monaten März bis Oktober einschließlich die Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang, in den übrigen Monaten von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang.

§. 56. Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt vor dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug jeder Zeit zum Stillstand gebracht werden kann.

Nähern sich zwei Züge von verschiedenen Seiten einem solchen Punkte, so müssen beide zunächst anhalten, bis der Wärter das Zeichen giebt, für welchen von ihnen die Durchfahrt frei ist.

§. 57. Verlorene Zeit darf durch Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Regl. vorgeschriebenen Grenzen hinaus nicht eingebracht werden.

Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltpunkte zum andern genau verzeichnet wird. Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller als sechs zwei Dritttheil $6\frac{2}{3}$ Meilen in der Stunde gefahren haben, werden bestraft.

§. 58. Bei Bildung eines jeden Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß sich die §. 41 vorgeschriebene Anzahl von Bremsen in selbigem befinden, und dieselben im Wesentlichen gleichmäßig vertheilt sind.

§. 59. In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muß mindestens ein mäßig belasteter Wagen ohne Personen zunächst auf den Tender folgen.

§. 60. Extrazüge dürfen nur gestattet werden, wenn

a) durch dieselben der Gang der regelmäßigen Züge nicht gestört wird, und

b) die Benachrichtigung, daß ein Extrazug kommen werde, durch die ganze betr. Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stationsaufsehern zugegangen ist.

§. 61. Arbeitszüge oder einzelne Lokomotiven, außer den in Nothfällen herbeigerufenen, dürfen nur auf Anordnung des Betriebs-Direktors oder der von diesem dazu ausdrücklich ermächtigten Beamten auf der Bahn befördert werden.

Den Führern ist ausdrücklich die Bahnstrecke und der Zeitraum zu bezeichnen, für welche die Fahrt gestattet ist, wobei anzunehmen, daß diese Maschinen oder Wagen mindestens $\frac{1}{4}$ Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft des regelmäßigen Zuges, das von diesem befahrene Geleise der Bahn verlassen haben müssen.

Alle Arbeitszüge, welche Materialien zur Bahnunterhaltung herbeiführen, werden gleich den regelmäßigen Zügen signalisirt. Ueberhaupt müssen außer den Bewegungen, welche die Lokomotiven auf und dicht bei den Bahnhöfen zum Einnehmen von Wasser und zur Vermehrung der Dämpfe machen, alle Bewegungen von Lokomotiven auf der Bahn gehörig signalisirt werden.

Wegekreuzungen dürfen von denselben nur langsam und mit der Bremse in der Hand durchfahren werden, wenn die Barrieren nicht geschlossen sind.

Nächtliche Arbeitszüge sind ebenso zu beleuchten, wie die übrigen regelmäßigen Züge.

§. 62. Zum Brechen des Glatteises und zum Fortschaffen des Schnees ist das Voranschieben eines Transportwagens, resp. eines Schneepflugs in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge nur unter der Bedingung gestattet, daß nicht mit einer größeren Geschwindigkeit, als 16 Minuten auf die Meile, gefahren wird, und daß der Wagen, resp. Schneepflug mindestens 100 Centner schwer ist. Wo diese letztere Bedingung nicht erfüllt werden kann, darf zum Brechen des Glatteises und zum Wegräumen des Schnees mit dem Schneepfluge nur eine besondere Lokomotive mit einem Vorsprunge von 500 Ruthen von dem Zuge gebraucht werden.

§. 63. Ohne Erlaubniß der dazu bevollmächtigten Beamten darf außer dem Lokomotivführer und dem Heizer Niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 64. Bei jeder in einem Bahnhofe stehenden angeheizten Lokomotive muß der Dampfregulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt, und die Bremse des Tenders, wenn derselbe mit der Maschine verbunden ist, angezogen sein.

§. 65. Jede im Dunkeln sich bewegende Lokomotive muß an ihrem Vordertheile mit zwei weitleuchtenden Laternen und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug mindestens mit 4 außerhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein. Außerdem muß der letzte Wagen eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges auf der hintern Seite eine große brennende Laterne führen.

§. 66. Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können:

1) die Bahn ist fahrbar, d. h. es ist kein Hinderniß auf der Bahn; die Ausweichungen sind richtig gestellt;
2) langsam fahren;
3) stillhalten.

§. 67. Die Zugführer und Schaffner müssen das Signal zum Halten geben können.

§. 68. Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1) Achtung geben;
2) Bremsen anziehen;
3) Bremsen loslassen.

§. 69. Die Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen folgende Signale gegeben werden können:

1) der Zug ist von der nächsten Station abgegangen;
2) es soll eine Hülfsmaschine kommen.

Die Einrichtung des Signals »der Zug geht nicht ab«, bleibt den Direktionen derjenigen Gesellschaften, wo solches noch nicht eingerichtet ist, anheimgestellt.

§. 70. Jeder Zug, welchem ein anderer nicht in den Fahrplan aufgenommener Zug folgen soll, muß mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und die in Seitenbahnen haltenden Züge rc. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen danach treffen zu können.

§. 71. An der Drehachse der Ausweichestellung in den Hauptbahngeleisen müssen solche Zeichen gegeben werden, daß sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleis dem ankommenden Zuge geöffnet ist.

§. 72. Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Kommunikation zwischen dem Zugführer, mit dem Maschinisten und den Schaffnern und Bremsern stattfindet. Zu diesem Zwecke soll bei allen Zügen entweder eine über den ganzen Zug hinweggehende und mit der Dampfpfeife der Lokomotive verbundene Zugleine angebracht sein, oder es müssen eine Tenderwache und bestimmte unter den beim Zuge befindlichen Beamten verabredete Zeichen eingerichtet werden.

§. 73. Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, muß der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

§. 74. Den Schienenstellern vor der Einfahrt in größern Stationen und an den Zweigbahnen und ebenso den Lokomotivführern, Heizern und Bremswärtern während der Fahrt dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 75. Zugführer und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in zweckentsprechender Art aufgestellt werden.

VI. Aufsicht über die Bahn-Polizei.

§. 76. Außer den sonst zuständigen Behörden liegt auch dem K. Kommissarius die Aufsicht über die Ausführung dieses Regl. ob. Derselbe kann gegen die im §. 2 genannten Personen, mit Ausnahme des Betriebs-Direktors, sowie gegen Lokomotivführer und Heizer, Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5 Thlr. verhängen. Höhere Ordnungsstrafen können von der betr. Provinzialbehörde in den Grenzen der ihr verfassungsmäßig zustehenden Strafbefugniß gegen jedes Organ der Eisenbahn-Polizeiverwaltung verfügt werden, welches den Bestimmungen dieses Regl. oder den in Gemäßheit desselben getroffenen Befehlen der competenten Behörden, wissentlich oder aus grober Fahrlässigkeit entgegenhandelt. Die von K. Behörden verfügten Ordnungsstrafen fließen zu den bei den einzelnen Bahnverwaltungen gebildeten Unterstützungsfonds.

§. 77. Die betr. Provinzialbehörden sind befugt, bei erheblichen Dienstvernachlässigungen oder groben Pflichtwidrigkeiten die Entfernung der Bahn-Polizeibeamten aus ihren polizeilichen Funktionen, so wie der Lokomotivführer und Heizer von ihren Diensten bei der Maschine zu verlangen. Wo die Eingangs gedachten Behörden die Dienstentfernung verlangen, kann der K. Kommissarius die sofortige Suspension vom Dienste anordnen.

§. 78. Es bleibt vorbehalten, die Bestimmungen des gegenwärtigen Regl. mit Rücksicht auf die Ergebnisse weiterer Erfahrungen abzuändern und zu ergänzen.

Berlin, den 2. Febr. 1848. Der Finanzminister v. Düesberg.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 134. Nr. 129.)

Dazu:

Bekanntmachung des K. Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg v. 19. April 1848, betr. die Anwendung des vorstehenden Bahn-Polizei-Regl. auch auf die Zweigbahn von Jüterbogk nach Roederau.

In Folge eines an mich ergangenen Erlasses des K. Hohen Fin. Min. v. 13. April d. J. wird hierdurch bekannt gemacht, daß das Bahn-Polizei-Regl. v. 2. Febr. d. J. für die Magdeburg-Leipziger, Berlin-Anhalter, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft auch auf die von der Berlin-Anhalter Gesellschaft übernommene Zweigbahn von Jüterbogk nach Roederau, so weit solche im Preußischen belegen ist, und zwar in Betreff derjenigen Bestimmungen, welche auch auf eine, dem Betriebe noch nicht übergebene Eisenbahn passen, sofort, im Uebrigen erst, nachdem der Betrieb auf jener Zweigbahn eröffnet sein wird, Anwendung findet.

Potsdam, den 19. April 1848.

Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg. v. Meding.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 140. Nr. 130.)

4) R. der K. Min. des Inn. (v. Manteuffel) und der Fin. (Kühne) v. 28. März 1848 an das K. Oberpräsidium der Provinz Schlesien, mit dem Bahn-Polizeireglement für die Eisenbahnen in derselben.

Mit den in den gef. Ber. v. 20. Nov. v. J. entwickelten Ansichten über das für die Schlesischen Eisenbahnen zu erlassende Polizeireglement erkären wir uns im Wesentlichen einverstanden.

Ein K. Oberpräsid. wird ersucht, das Reglement (Anl. a.) nunmehr durch die Amtsblätter der Reg. in Breslau, Liegnitz und Oppeln publiziren zu lassen.

Wegen der in der Provinz Brandenburg belegenen Strecke der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist der Herr Oberpräsident v. Meding um Publikation desselben in dem Amtsblatte der Reg. in Potsdam und Frankfurt ersucht worden.

Anl. a.

Bahn-Polizeireglement für die Niederschlesisch-Märkische, die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger und die Neisse-Brieger Eisenbahn, desgleichen für die Wilhelmsbahn und die Niederschlesische Zweigbahn, v. 28. März 1848.

In Ausführung der Bestimmungen der §§. 23 und 24 des G. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 wird für die Niederschlesisch-Märkische, die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger und die Neisse-Brieger Eisenbahn, ferner für die Wilhelmsbahn und die Niederschlesische Zweigbahn, unter Aufhebung der Verordnung, den Verkehr auf den Eisenbahnen betr., v. 17. Nov. 1845 (Amtsblatt der Reg. in Breslau und Oppeln Stück 51, der Reg. in Liegnitz Stück 50 de 1845, der Reg. in Frankfurt Stück 29 de 1846)[1]), so wie unter Aufhebung der für die genannten Eisenbahnen seither in Anwendung gewesenen Reglements, hierdurch folgendes Bahnpolizei-Reglement erlassen.

I. Von den Bahnpolizei-Beamten.

§. 1. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, einen Betriebsdirektor anzustellen, welchem unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit die Ausführung aller Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes obliegt. Von der Anstellung des Betriebsdirektors ist die dazu bestimmte Person dem Finanzminister anzuzeigen, damit zuvor von deren gehöriger Qualifikation Kenntniß genommen werde.

§. 2. Außer dem Betriebsdirektor sind zur Ausübung der Bahnpolizei unter ihrer Verantwortlichkeit berufen und verpflichtet:

der Betriebsinspektor, die Bahnmeister, die Bahnwärter und ihre Gehülfen (Hülfswärter), die Bahnhofsinspektoren, die Bahnhofsaufseher und Bahnhofswächter, die Weichensteller (Weichenwärter), die Zugführer, Packmeister und Schaffner.

Allen diesen Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebs erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Direktion über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte, die Genehmigung des K. Kommissarius unterliegende Instruktionen zu ertheilen.

§. 3. Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahr alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können, und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

§. 4. Die Bahnpolizeibeamten werden von der betr. Polizeibehörde des ihnen angewiesenen Wohnsitzes (Polizeipräsidium oder Landrathsamt) vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Dienstverrichtungen, dem Publikum gegenüber, in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten. Sie müssen bei Ausübung ihres Dienstes das von der Direktion zu bestimmende Dienstabzeichen tragen.

§. 5. Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich, ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz, auf die ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen, und außerhalb der Eisenbahnen und deren Anlagen noch so weit, als solche zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§. 6. Die Bahnpolizeibeamten haben, dem Publikum gegenüber, ein besonderes und, soweit die Erfüllung der ihnen auferlegten Amtspflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten, und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden. Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung

---

[1]) Diese V. findet sich auch abgedruckt in dem Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 20 Nr. 31.

polizeilicher Funktionen entfernt werden. Die Eisenbahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 7. Die Königlichen, städtischen und Dominial-Polizeibeamten sind verpflichtet, auf Erfordern der Bahnpolizeibeamten, dieselben in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Eben so sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes Hülfe zu leisten, soweit dies die, den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

II. Bestimmungen für das Publikum.

§. 8. Die Eisenbahnreisenden müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Direktion der Gesellschaft behufs Aufrechthaltung der Ordnung bei der Beförderung der Personen und Sachen getroffen werden und haben den dienstlichen Aufforderungen der vereidigten mit Uniform oder Dienstabzeichen versehenen Gesellschaftsbeamten (§. 4) unweigerlich Folge zu leisten.

§. 9. Das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen, Gräben, Brücken u. s. w. dürfen vom Publikum nicht beschädigt und außer den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen bestimmt sind, nicht betreten werden.

§. 10. Mit Ausnahme der Chefs der Militair- und Polizeibehörden, die am Orte des Bahnhofes ihren Sitz haben, der exekutiven Polizeibeamten und der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Steuerbeamten darf Niemand ohne Erlaubnißkarte die Bahnhöfe und die dazu gehörigen Gebäude außerhalb derjenigen Räume betreten, welche ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffnet sind. Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder von daher abholen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen auffahren.

§. 11. Das eigenmächtige Eröffnen oder Uebersteigen der Barrieren und sonstigen Einfriedigungen, desgleichen das Durchschlüpfen unter jenen Absperrungen ist untersagt.

§. 12. Die Bahn darf nur an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen für das Publikum bestimmt sind, überschritten werden, und zwar nur dann, wenn die Barrieren geöffnet sind. Das Ueberschreiten der Bahn muß ohne allen unnöthigen Verzug geschehen.

§. 13. Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und anderen Geräthen, sowie von Baumstämmen und schweren Gegenständen darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen. Wer die ihm obliegende Aufsicht auf Vieh dergestalt vernachlässigt, daß derselbe das Planum der Bahn betritt, wird bestraft.

§. 14. Die bloß zum Privatgebrauch bestimmten Uebergänge für die Eigenthümer der von der Bahn durchschnittenen Grundstücke dürfen nur von den Berechtigten unter den besonders bestimmten Bedingungen benutzt werden. Anderen ist deren Benutzung untersagt.

§. 15. Sind die Ueberfahrten geschlossen, so müssen Fuhrwerke, Reiter, Pferde, Treiber und Viehheerden auf den, die Bahn kreuzenden Wegen in der durch Markpfähle zu bezeichnenden Entfernung von den Verschluß-Barrieren das Wiedereröffnen derselben abwarten.

§. 16. Vorsätzliche und fahrlässige Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Hinauflegen von Steinen, oder sonstigen hindernden Gegenständen auf das Planum der Bahn, sind, sofern nicht den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen, namentlich nach der V. wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahnanlagen v. 30. Nov. 1840 eine härtere Strafe stattfindet, nach Maaßgabe des §. 25 a. zu ahnden.

§. 17. In gleicher Weise wird bestraft, wer falschen Allarm macht, Signale nachahmt, Ausweichevorrichtungen verstellt, oder solche Handlungen begeht, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann.

§. 18. Es ist verboten, feuergefährliche und solche Gegenstände, wodurch andere Transportgegenstände oder die Transportmittel selbst beschädigt werden könnten, in den Personen- oder Gepäckwagen mitzuführen, oder in den Güterwagen ohne Anzeige zu versenden.

In Betreff des Transports von Chemikalien findet die Verordnung v. 27. Sept. 1846 Anwendung.

§. 19. Geladene Gewehre dürfen unter keinerlei Umstände mitgenommen werden. Die Schaffner sind befugt, vor dem Einsteigen die von den Reisenden geführten Schießgewehre zu untersuchen.

§. 20. Das Tabackrauchen in andern Wagenklassen oder Coupees, als denjenigen, in welchen dasselbe nach den, von der Direktion getroffenen Anordnungen gestattet wird, ist verboten.

§. 21. Hunde und andere Thiere dürfen Reisende in den Personenwagen nicht mit sich führen.

§. 22. Trunkene Personen dürfen zum Mitfahren nicht zugelassen werden. Sind solche unbemerkt in den Wagen gelangt, so werden sie aus diesen ausgewiesen; ein Gleiches findet statt, wenn sie in den Versammlungssälen oder auf den Bahnhöfen und Haltestellen betroffen werden. Dergleichen Personen haben keinen Anspruch auf Ersatz des etwa gezahlten Fahrgeldes.

§. 23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bahnpolizeibeamten nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird gleichfalls zurückgewiesen, und ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen.

§. 24. Sichtlich Kranke dürfen nur dann zur Mitfahrt zugelassen werden, wenn ein besonderes Coupee für sie gelöst wird, oder alle Reisende in einem andern sich für die Mitnahme erklären.

§. 25a. Wer den in den §§. 9 bis 20 enthaltenen Verboten zuwider handelt, verfällt in eine polizeiliche Strafe bis zu 50 Thlr. Geld, resp. 6 Wochen Gefängniß.

§. 25b. Ein Abdruck der §§. 8 bis 25a. dieses Reglements, desgleichen die Fahrpläne, sowie die Fahr- und Frachttarife der einzelnen Bahnen, sind in allen Passagierzimmern auszuhängen.

§. 26. Die zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen und verpflichteten Gesellschaftsbeamten (§. 2) sind ermächtigt, jeden Uebertreter der obigen Vorschriften, sofern er unbekannt ist, und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, oder im letzteren Falle nicht eine angemessene Kaution erlegt, deren Höhe das Maximum der Strafe (§. 25a.) jedoch in keinem Falle übersteigen darf, zu verhaften und an die nächste Polizeibehörde abzuliefern.

§. 27. Im Falle einer Verhaftung ist den Bahnpolizeibeamten gestattet, die verhafteten Personen durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonal in Bewachung nehmen, und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizeibeamte eine mit seinem Namen und seiner Dienstqualität bezeichnete Verhaftungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der über die Uebertretung aufzunehmenden Verhandlung vertritt, welche jedenfalls innerhalb 24 Stunden nach der Feststellung einer Uebertretung an die zuständige Polizeibehörde eingesandt werden muß.

III. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 28. Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr und, ausgenommen die in der Ausbesserung befindlichen Strecken, mit der durch dieses Reglement (§.55) festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Strecken, welche nicht mit der größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche, durch bestimmte vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

§. 29. Veränderungen in den Konstruktionsverhältnissen der Bahn dürfen ohne vorherige Zustimmung des K. Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§. 30. Die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken müssen fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, daß darüber fahrende Züge keine neben dem Geleise liegenden Materialien, Geräthe oder andere Erhöhungen berühren können.

§. 31. Die Vorrichtungen zum Stellen der Wechselschienen außer den Bahnhöfen, für welche keine besondere Wärter angestellt sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, daß sie nicht bewegt werden können.

§. 32. Die Bahn muß, so weit es zur Abhaltung von Menschen und Thieren nothwendig erscheint, eingefriedigt werden.

Die Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrieren in solcher Entfernung von den Bahngeleisen zu versehen, daß die Deichsel eines gegen die Barriere fahrenden Wagens den Bahnzug nicht berühren kann.

§. 33. Die Bahn muß so lange bewacht werden, als möglicher Weise noch Züge oder einzelne Lokomotiven auf derselben zu erwarten stehen.

Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegeübergänge geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden von der Direktion besonders festgesetzt.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen verschlossen gehalten, dem Eigenthümer soll aber ein Schlüssel dazu gestattet werden. Der Wärter muß die Barrieren solcher Wegeübergänge, wenn er sie unverschlossen findet, 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges schließen.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Viehheerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß den Wärtern die Ankunft der Züge mindestens 5 Minuten vorher bekannt wird.

Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn müssen, sofern die K. Polizeibehörden es nach den örtlichen Verhältnissen für nothwendig erachten, wenn es dunkel ist, so lange erleuchtet werden, als die Barrieren geschlossen sind.

An jedem Morgen muß jede Bahnstrecke, bevor der erste Zug darüber geht, genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt, oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben getroffen werden.

Nach jedem Durchgange der einzelnen oder zusammen gehörenden, durch Signale bezeichneten, hinter einander folgenden Züge muß die Bahn wiederum nachgesehen werden.

§. 34. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind, und Entfernungen von 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{100}$ Meile angeben. Eben so sind an den Wechselpunkten der Gefälle Pfähle aufzustellen, an deren steigend oder fallend oder horizontal angeordneten Armen die Neigungen der Bahn durch Angabe der Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich erkennbar zu bezeichnen sind.

IV. Die Einrichtung und der Zustand der Betriebsmittel.

§. 35. Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

Veränderungen in den hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes und des Ueberganges auf andere Bahnen wesentlichen Konstruktionsverhältnissen der Fahrzeuge, dürfen ohne vorherige Genehmigung des K. Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§. 36. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und sicher befunden worden sind.

Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung ist sichtlich auf der Maschine zu bezeichnen.

In den Lokomotivschuppen der Hauptstationen sind offene, hinreichend hohe Quecksilbermanometer so anzubringen, daß der Dampfraum jeder geheizten Lokomotive durch ein kurzes Ansatzrohr damit verbunden werden kann.

§. 37. Es ist ein Verzeichniß über den, von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen. Jedesmal, wenn dieselbe im Ganzen eine Strecke von 3000 Meilen Länge durchlaufen, ist der Dampfkessel in entsprechender Weise auf das Ein- und Einhalbfache des gestatteten Dampfdruckes zu probiren. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form ändern, dürfen nicht wieder in Gebrauch genommen werden. Ueber diese Untersuchungen, mit welchen zugleich eine Prüfung aller Maschinentheile zu verbinden ist, werden regelmäßig Verhandlungen aufgenommen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen, und welche dem K. Kommissarius auf Erfordern vorzulegen sind.

Jede Lokomotive muß mit Bahnräumern, mit einer Dampfpfeife, mit den zur Speisung des Kessels und den zur jederzeitigen Erkennung des Wasserstandes zweckdienlichen Vorrichtungen und wenigstens mit zwei Sicherheitsventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann.

§. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Dampfwagen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfs von Funken zu versehen, auch, sofern für diesen Zweck Verbesserungen erfunden werden, sobald sie sich bewährt haben, solche sofort einzuführen.

§. 39. Der mit der Lokomotive verbundene Tender muß mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, daß sie von demselben aus leicht angezogen werden können.

§. 40. Alle Personenwagen sollen auf Federn ruhen, mit Federbuffern und in Federn liegenden Zugstangen versehen sein.

Es dürfen bei Personenwagen nur schmiedeeiserne Räder angewendet werden; gußeiserne Räder sind nicht gestattet an Güterwagen, welche in solchen Zügen gehen, die auch zur Beförderung von Personen dienen.

§. 41. In jedem Zuge müssen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen vorhanden sein, daß bei Neigungen der Bahn nicht als stärker im Verhältniß von 1 : 240 in den Personenzügen der vierte, in den Güterzügen der sechste Theil sämmtlicher Räderpaare gehemmt werden kann.

Bei stärkeren Neigungen bis zu 1 : 100 muß in Personenzügen der dritte, in Güterzügen der fünfte Theil sämmtlicher Räderpaare gehemmt werden können.

Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist diejenige zu betrachten, durch welche die Räder festgestellt werden können, wenn der beladene Wagen langsam auf der Bahn fortgezogen wird. Minder kräftige Bremsen müssen in doppelter Zahl vorhanden sein.

§. 42. Die Personenwagen sind im Innern während der Fahrten im Dunkeln angemessen zu erleuchten. Sie müssen von den Passagieren geöffnet werden können, jedoch nur von außen.

Jede Thür soll mit einem doppelten Verschluß versehen sein, worunter wenigstens ein Vorreiber sich befinden muß.

§. 43. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer angemessenen Bedeckung versehen sein.

§. 44. Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck eben so sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittelst welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, daß in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstoßen derselben nicht stattfinden kann.

§. 45. An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben und dasjenige, mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu verzeichnen.

§. 46. Die Direktion ist zur regelmäßigen Revision der Transportwagen, wobei die Untertheile auseinander zu nehmen sind, nach Maaßgabe des von jedem einzelnen Wagen zurückgelegten Weges verpflichtet und gehalten, darüber in solcher Art Register zu führen, daß daraus jederzeit ersichtlich ist, wann die letzte Revision stattgefunden, wie sich der Zustand ergeben hat, und welche Reparaturen vorgenommen sind. Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungsnummer bezeichnet werden.

Die Direktion soll die Länge des Weges bestimmen, nach dessen Zurücklegung jeder Wagen zu revidiren ist. Dieser Weg soll nicht über 2400 Meilen betragen.

V. Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes.

§. 47. Die Direktion muß beim Betriebe alle Einrichtungen treffen, welche nach bewährten Erfahrungen zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlich sind. Sie hat für die Anstellung zuverlässiger und tüchtiger Maschinenmeister, Lokomotivführer und Heizer Sorge zu tragen. Hinsichtlich der Qualifikation der Lokomotivführer und Heizer wird insbesondere bestimmt, daß Erstere eine einjährige Lehrzeit und eine, von dem Maschinenmeister in Gegenwart des Betriebsdirektors abzuhaltende Prüfung bestanden haben, und Letztere mit der Einrichtung und Handhabung der Lokomotiven wenigstens in so weit vertraut sein müssen, um dieselbe erforderlichen Falls still- oder zurückstellen zu können.

§. 48. Auf jedem größeren Bahnhofe soll eine große Uhr vorhanden sein, deren Zifferblatt von dem Zugange und von dem Perron aus deutlich sichtbar ist und während des Dienstes im Dunkeln erleuchtet sein muß. Sämmtliche Uhren müssen die mittlere Zeit des Orts, an welchem sie sich befinden, zeigen. Nach diesen Uhren ist der Betrieb zu regeln. — Zugführer, Lokomotivführer und Bahnwärter müssen im Dienst beständig eine Uhr bei sich tragen, welche nach einer bestimmten, von der Eisenbahndirektion ein für allemal festzusetzenden Normaluhr regulirt ist.

§. 49. Wenn die Bahn doppelgeleisig sein wird, so sollen die Züge immer das von der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden, und kann als Ausnahme nur der Fall gelten, wenn eine Hülfsmaschine von der Station gerufen worden, nach welcher der Zug bestimmt ist, und wenn es außer Zweifel ist, daß der Zug, welcher Hülfe verlangt, ein ankommender ist und anhält.

§. 50. So lange die Bahn einspurig und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, fährt immer derjenige Zug in das Nebengeleise, welcher dieses rechter Hand hat, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt. Die Doppelstrecken in den Stationen sind unter diesen Bestimmungen nicht mit begriffen.

§. 51. Das Schieben der Züge durch Lokomotiven, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet, ist verboten. Nur in Nothfällen, wenn die zugführende Maschine dienstunfähig geworden ist, und die Hülfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, ist ein ausschließliches Fortschieben des Zuges unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß dabei die Geschwindigkeit von 16 Minuten auf die Meile nicht überschritten werden darf. In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen gestattet.

Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hülfslokomotive gestattet:

a. bei stark geneigten Bahnstrecken,
b. zur Ingangbringung der Züge in den Stationen,
c. bei Hülfeleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweichestelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muß.

§. 52. Die gleichzeitige Anwendung zweier Maschinen vor einem Zuge ist nur als Ausnahme gestattet. Wenn zwei Maschinen sich vor einem Zuge befinden, so darf nur die vordere arbeiten, sofern deren Kraft zur Fortbewegung ausreichend ist.

§. 53. Der Tender darf der Lokomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hülfslokomotive einem kommenden Zuge entgegengesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Lokomotivkessel.

Im ersterwähnten Falle muß außer dem Maschinisten und dem Heizer, ein besonderer

Wächter, der mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse genau bekannt ist, auf dem Tender angestellt werden.

§. 54. Kein Zug darf aus einer Station oder Haltestelle abfahren, wenn nicht der nach derselben Richtung vorher abgegangene bereits 500 Ruthen davon entfernt ist. Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf eine geringere Entfernung nähern, und sollen die Bahnwärter auf das richtige Einhalten des Zwischenraums halten.

§. 55. Die größte Geschwindigkeit, mit welcher die Bahn befahren werden darf, wird auf sechs Meilen in der Stunde, ausschließlich der zum Anhalten auf den Stationen bestimmten Zeit, festgesetzt.

Langsamer muß gefahren werden:

a) wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;
b) wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise still hält;
c) beim Uebergange über die Drehscheiben und Ausweichungen;
d) beim Uebergange über die Brücken mit hölzernem Oberbau von mehr als 40 Fuß Länge;
e) Nachts, bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind;
f) auf den in Reparatur befindlichen Strecken. (§. 28.)

In allen diesen Fällen muß so langsam gefahren werden, als die Umstände erfordern, um einer Gefahr möglichst vorzubeugen.

§. 56. Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt vor dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug jeder Zeit zum Stillstand gebracht werden kann.

Nähern sich zwei Züge von verschiedenen Seiten einem solchen Punkte, so müssen beide zunächst anhalten, bis der Wärter das Zeichen giebt, für welchen von ihnen die Durchfahrt frei ist.

§. 57. Verlorene Zeit darf durch Vermehrung der Geschwindigkeit über die in diesem Regl. vorgeschriebene Grenze hinaus nicht eingebracht werden.

Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltepunkte zum andern genau verzeichnet wird.

Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller als sechs Meilen in der Stunde gefahren haben, werden bestraft.

§. 58. Bei Bildung eines jeden Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß sich die §. 41 vorgeschriebene Anzahl von Bremsen in selbigem befinden, und dieselben im Wesentlichen gleichmäßig vertheilt sind.

§. 59. In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muß mindestens ein mäßig belasteter Wagen ohne Personen zunächst auf den Tender folgen.

§. 60. Extrazüge dürfen nur gestattet werden, wenn

a) durch dieselben der Gang der regelmäßigen Züge nicht gestört wird, und
b) die Benachrichtigung, daß ein Extrazug kommen werde, durch die ganze betr. Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stationsaufsehern zugegangen ist.

§. 61. Arbeitszüge oder einzelne Lokomotiven, außer den in Nothfällen herbeigerufenen, dürfen nur auf Anordnung des Betriebs-Direktors oder der Betriebs-Inspektoren innerhalb der ihnen zur Verwaltung überwiesenen Bahnstrecken auf der Bahn befördert werden. Den Führern ist ausdrücklich die Bahnstrecke und der Zeitraum zu bezeichnen für welche die Fahrt gestattet ist, wobei anzunehmen, daß diese Maschinen oder Wagen mindestens eine Viertelstunde vor der erwarteten frühesten Ankunft des regelmäßigen Zuges, das von diesem befahrene Geleise der Bahn verlassen haben müssen.

Alle Arbeitszüge, welche Materialien zur Bahnunterhaltung herbeiführen, werden gleich den regelmäßigen Zügen signalisirt. Ueberhaupt müssen außer den Bewegungen, welche die Lokomotiven auf und dicht bei den Bahnhöfen zum Einnehmen von Wasser und zur Vermehrung der Dämpfe machen, alle Bewegungen von Lokomotiven auf der Bahn gehörig signalisirt werden.

Wegekreuzungen dürfen von denselben nur langsam und mit der Bremse in der Hand durchfahren werden, wenn die Barrieren nicht geschlossen sind.

Nächtliche Arbeitszüge sind ebenso zu beleuchten, wie die übrigen regelmäßigen Züge.

§. 62. Zum Brechen des Glatteises und zum Fortschaffen des Schnees ist das Vorschieben eines Transportwagens, resp. eines Schneepflugs, in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge nur unter der Bedingung gestattet, daß nicht mit einer größeren Geschwindigkeit, als 16 Minuten auf die Meile, gefahren wird, und daß der Wagen, resp. der Schneepflug, mindestens 100 Centner schwer ist. Wo diese letztere Bedingung nicht erfüllt werden kann, darf zum Brechen des Glatteises und zum Wegräumen des Schnees mit dem Schneepfluge nur eine besondere Lokomotive mit einem Vorsprunge von 500 Ruthen vor dem Zuge gebraucht werden.

§. 63. Ohne Spezialerlaubniß des Betriebs-Direktors, der Betriebs-Inspektoren, des Ingenieurs und des Maschinenmeisters darf außer dem Lokomotivführer und dem Heizer Niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 64. Bei jeder in einem Bahnhofe stehenden angeheizten Lokomotive muß der Dampfregulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt, und die Bremse des Tenders, wenn derselbe mit der Maschine verbunden ist, angezogen sein.

§. 65. Jede im Dunkeln sich bewegende Lokomotive muß an ihrem Vordertheile mit zwei weitleuchtenden Laternen und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug mindestens mit 4 außerhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein. Außerdem muß der letzte Wagen eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges auf der hintern Seite eine große brennende Laterne führen.

§. 66. Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können:

1) die Bahn ist fahrbar, d. h. es ist kein Hinderniß auf der Bahn; die Ausweichungen sind richtig gestellt;
2) langsam fahren;
3) stillhalten;

§. 67. Die Zugführer und Schaffner müssen das Signal zum Halten geben können.

§. 68. Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1) Achtung geben;
2) Bremsen anziehen;
3) Bremsen loslassen.

§. 69. Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen folgende Signale gegeben werden können:

1) der Zug ist von der nächsten Station abgegangen;
2) es soll eine Hülfsmaschine kommen:
3) der Zug geht nicht ab.

§. 70. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muß mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und die in Seitenbahnen haltenden Züge ꝛc. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen danach treffen zu können.

§. 71. An der Drehachse der Ausweichestellung in den Hauptbahngeleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleis dem kommenden Zuge geöffnet ist.

§. 72. Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Kommunikation zwischen dem Zugführer mit dem Maschinisten und den Schaffnern und Bremsern stattfindet. Zu diesem Zwecke soll bei allen Zügen eine, über den ganzen Zug hinweggehende und mit der Dampfpfeife der Lokomotive verbundene Zugleine angebracht sein.

§. 73. Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, muß der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

§. 74. Den Schienenstellern vor der Einfahrt in größere Stationen und an den Zweigbahnen und ebenso den Lokomotivführern, Heizern und Bremswärtern während der Fahrt dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 75. Zugführer und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in zweckentsprechender Art aufgestellt werden.

VI. Aufsicht über die Bahn-Polizei.

§. 76. Außer den sonst zuständigen Behörden liegt auch dem K. Kommissarius die Aufsicht über die Ausführung dieses Regl. ob. Derselbe kann gegen die im §. 2 genannten Personen, mit Ausnahme des Betriebs-Direktors, sowie gegen Lokomotivführer und Heizer, Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5 Thlr. verhängen. Ordnungsstrafen können von der betr. Provinzialbehörde in den Grenzen der ihr verfassungsmäßig zustehenden Strafbefugniß gegen jedes Organ der Eisenbahn-Polizeiverwaltung verfügt werden, welches den Bestimmungen dieses Regl. oder den in Gemäßheit desselben getroffenen Befehlen der kompetenten Behörden, wissentlich oder aus grober Fahrlässigkeit entgegenhandelt. Die von K. Behörden verfügten Ordnungsstrafen fließen zu den bei den einzelnen Bahnverwaltungen gebildeten Unterstützungsfonds.

§. 77. Die betr. Provinzialbehörden sind befugt, bei erheblichen Dienstvernachläßigungen oder groben Pflichtwidrigkeiten die Entfernung der Bahn-Polizeibeamten aus ihren polizeilichen Funktionen, so wie der Lokomotivführer und Heizer von ihren Diensten bei der Maschine zu verlangen. In solchen Fällen kann der K. Kommissarius die sofortige Suspension vom Dienste anordnen.

§. 78. Es bleibt vorbehalten, die Bestimmungen des gegenwärtigen Regl. mit Rücksicht auf die Ergebnisse weiterer Erfahrungen abzuändern und zu ergänzen.

Berlin, den 28. März 1848.

Für den Finanz-Minister. Im Allerhöchsten Auftrage. Kühne.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 174. Nr. 173.)

D. Verpflichtung zur sofortigen Anzeige an die Staats-Anwaltschaft von den auf den Eisenbahnen vorkommenden Unglücksfällen.

C. R. des K. Min. für H., G. und öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 9. April 1851 an die K. Eisenbahn-Kommissariate zu Berlin, Breslau und Köln.

Es ist erforderlich, Unfälle auf Eisenbahnen, welche von erheblichen Folgen, namentlich der Beschädigung oder der Tödtung von Menschen begleitet sind, sofort nach ihrem Eintritte zur Kenntniß der betreffenden Staats-Anwaltschaft zu bringen. Dabei ist der objektive Thatbestand bis zur Ankunft des Untersuchungsrichters unverändert zu lassen, sofern nicht höhere Rücksichten, wie beispielsweise die Rettung von Menschenleben und die Freimachung der Bahn für den laufenden Verkehr eine sofortige Aenderung gebieten, oder soweit nicht das Interesse der Erhaltung der Betriebsmittel rc. ein Einschreiten erfordert.

Das K. Eisenbahn-Kommissariat veranlasse ich, die zu Seinem Geschäftskreise gehörigen Privat-Eisenbahn-Verwaltungen hiernach mit Anweisung zu versehen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S 102 Nr. 113.)

III.

Von der Zulässigkeit des Leichen-Transports auf Eisenbahnen.

1) Vergl. im Allgemeinen über die Ertheilung von Leichenpässen die K. O. v. 9. Juni 1833 (G. S. 1833 S. 73) und die R. des K. Min. des Inn. v. 2. April 1825, der K. Min. des Inn. u. der Fin. v. 30. Juni 1844 und der K. Min. der geistl., Unt. u. Med. Ang. u. des Inn. u. d. Pol. v. 12. Juli 1838 (s. im Polizei-Wesen [Thl. VI. des Werkes] Bd. 1 S. 434 und Bd. 2 S. 745, nebst Suppl. Bd. 2 dazu S. 51.)

2) Ueber den Leichen-Transport auf Eisenbahnen insbesondere disponiren folgende R.:

a) C. R. d. K. Min. d. Inn. (Puttkammer) v. 12. Okt. 1849, an die K. Reg. der Prov. Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen, Westphalen u. Rheinland.

Die K. Hannöversche Reg. hat sich bereit erklärt, künftighin den Transport von Leichen nach und durch Hannover auf den innerhalb seines Gebiets liegenden Eisenbahnen auf Grund auswärtiger Leichenpässe zu gestatten, und demgemäß auch die Landesobrigkeiten bereits mit der nöthigen Anweisung versehen.

Da es nun unbedenklich erscheint, in den diesseitigen Staaten ein gleiches Verfahren eintreten zu lassen, so wird die K. Reg. hierdurch veranlaßt, in Zukunft den Transport von Leichen auf den Preußischen Eisenbahnen auch auf Grund Hannöverischer Leichenpässe ebenso zu genehmigen, als wenn die Legitimation durch einen diesseitigen Leichenpaß bewirkt worden wäre. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 248 Nr. 367.)

b) C. R. desselben Min. v. 5. Nov. 1849 an dieselben K. Reg.

In gleicher Weise, wie die K. Hannöverischer Reg., haben sich nunmehr auch die Reg. des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Braunschweig unter Voraussetzung der Reziprozität bereit erklärt, auf den Eisenbahnen ihres Landes die Beförderung von Leichen auf Grund Preußischer Leichenpässe zu gestatten.

Die K. Reg. wird hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß die in der Verfügung v. 12. v. M. getroffene Anordnung auch auf den Transport von Leichen ausgedehnt wird, welche auf Grund Sächsischer oder Braunschweigischer Leichenpässe durch die diesseitigen Staaten geführt werden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 248 Nr. 368.)

IV.

Von den **ordnungspolizeilichen** Maaßregeln in Betreff des Eisenbahn-Betriebes.

A. Aufstellung von Normal-Uhren für den Eisenbahn-Betrieb.

1) C. R. des K. Fin. Min. (v. Düesberg) v. 18. Jan. 1848 an sämmtl. K. Eisenbahn-Kommissarien und sämmtl. Reg., betr. die Aufstellung von Normal-Uhren für den Eisenbahn-Betrieb.

Je mehr die Eisenbahnen mit einander in Verbindung treten, desto mehr stellt sich das Bedürfniß heraus, die Uebelstände zu beseitigen, welche entstehen müssen, wenn die aus der geographischen Länge der einzelnen Orte entspringenden Zeit-Differenzen beim Eisenbahn-Betriebe unberücksichtigt bleiben. Eine zweckmäßige Regulirung dieser Angelegenheit erscheint aber nur erreichbar, wenn in Zukunft durchgängig darauf gehalten wird, daß die öffentlichen Uhren auf den Stationen überall die mittlere Zeit der betreffenden Orte zeigen und daß alle für das Publikum bestimmten Ankündigungen, Fahrpläne und dergleichen nach dieser mittleren Zeit der verschiedenen Orte aufgestellt werden. Zu diesem Behufe ist die Zusammenstellung einer Tabelle (Anl. a.) über die, auf den Stationen der Eisenbahnen und der Haupt-Poststraßen bei Stellung der Uhr gegen mittlere Berliner Zeit zu berücksichtigenden Differenzen veranlaßt worden, von welcher für jede der zu Ihrem Geschäftsbereiche gehörigen Eisenbahn-Gesellschaften drei Abdrücke hier beigefügt sind. Es wird hiernach leicht, wenn die Berliner oder die mittlere Zeit eines andern in dem Verzeichniß enthaltenen Ortes durch zuverlässige Kours-Uhren oder dereinst durch elektrische Telegraphen auf andere Stationen übertragen ist, die auf den letzteren befindlichen Uhren richtig zu reguliren. Für die Organisation des Betriebes selber wird es außerdem erforderlich sein, auf jeder Bahn eine Normal-Uhr anzunehmen, deren angemessene Wahl den Eisenbahn-Direktionen überlassen bleiben kann, nach welcher die Uhren der Lokomotivführer und Schaffner gestellt, so wie der Gang der Züge kontrollirt wird und deren regelmäßige Abweichung von den einzelnen Stations-Uhren den Beamten bekannt ist. Nach dieser Normal-Bahnuhr würden dann auch die Fahrpläne, der für die Fahrstrecken und Aufenthalte wirklich erforderlichen Zeit entsprechend, bequem berechnet und demnächst mit Hülfe der Tabelle auf die mittlere Zeit der betreffenden Stationen (selbstredend unter Abrundung der Minutenbrüche auf volle Minuten) reducirt werden können. Für die spezielle Einrichtung wird die Praxis bald einfache und zweckmäßige Formen an die Hand geben.

Sie werden hiernach beauftragt, die Direktionen der Eisenbahn-Gesellschaften Ihres Geschäftskreises unter Mittheilung der fraglichen Tabelle zu veranlassen, mit dem 1. April d. J. beginnend, die öffentlichen Uhren auf den Eisenbahn-Stationen nach der mittleren Zeit der betreffenden Orte reguliren und die für das Publikum bestimmten Ankündigungen, Fahrpläne rc. diesen Uhren entsprechend, aufstellen zu lassen. Zugleich wollen Sie dabei empfehlen, daß zur leichteren Orientirung der Reisenden an jeder Stations-Uhr unter dem Zifferblatte deutlich sichtbar der Unterschied gegen die mittlere Berliner Zeit angegeben werde.

Anl. a.

Ueber die Differenzen, welche sich bei Stellung der Uhren auf den Stationen der Eisenbahnen und der Haupt-Poststraßen gegen die mittlere Berliner Zeit ergeben.

Bei dem durch die Eisenbahnen so sehr beschleunigten Verkehr stellt sich auch im gewöhnlichen Leben immer mehr das Bedürfniß heraus, die Unterschiede in der Zeit genau zu beachten, welche aus der Verschiedenheit der geographischen Länge für die verschiedenen Orte des preußischen Staats hervorgehen. In der Absicht, zunächst für die richtige Stellung der Uhren auf den Stationen der Eisenbahnen und der Haupt-Poststraßen, nach mittlerer Zeit der betreffenden Orte, übereinstimmende Maaßregeln einzuleiten und das Publikum von den zu beachtenden Zeit-Differenzen in Kenntniß zu setzen, ist eine Zusammenstellung authentischer Angaben von den Zeitunterschieden der einzelnen Orte gegen die mittlere Berliner Zeit in der nachstehenden Nachweisung amtlich veranlaßt worden. Die Bezeichnung: »die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor — nach«, ist hierbei so zu verstehen, daß alle östlich vom Berliner Meridian belegenen Orte eine vorgehende, alle westlich belegenen eine nachgehende Uhr haben. Für die Breite von Berlin, welche ziemlich die mittlere geographische Breite des preußischen Staatsgebietes ist, entspricht eine Zeit-Sekunde einer Ausdehnung von etwa 75 Ruthen von Ost nach West, so daß der Zeitunterschied von dem östlichen bis zum westlichen Punkte der bewohnten Straßen Berlins etwa 20 Zeit-Sekunden beträgt.

Die bei den Ermittelungen der Zeitunterschiede gefundenen Resultate sind in der Nachweisung dergestalt auf Viertheil-Minuten abgerundet, daß bis 7 Sekunden, incl., fortgelassen, 8 Sekunden dagegen für eine Viertheil-Minute voll gerechnet wurden.

Nachweisung

der auf den Stationen der Eisenbahnen und der Haupt-Poststraßen bei Stellung der Uhr gegen mittlere Berliner Zeit zu berücksichtigenden Differenzen.

I. Eisenbahnen.

№	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
	a. Auf der Berlin-Stettin-Stargard-Posener Bahn.		
1	Bernau	$\frac{3}{4}$	—
2	Biesenthal	1	—
3	Neustadt E/W.	$1\frac{3}{4}$	—
4	Angermünde	$2\frac{1}{2}$	—
5	Passow	3	—
6	Tantow	$3\frac{3}{4}$	—
7	Stettin	$4\frac{3}{4}$	—
8	Altdamm	5	—
9	Karolinenhorst	6	—
10	Stargard	$6\frac{3}{4}$	—
11	Dölitz	$7\frac{1}{4}$	—
12	Arnswalde	8	—
13	Woldenberg	$9\frac{1}{2}$	—
14	Dragebruch	$10\frac{1}{4}$	—
15	Wronke	$11\frac{3}{4}$	—
16	Samter	$12\frac{1}{2}$	—
17	Rokietnice	$13\frac{1}{4}$	—
18	Posen	14	—
	b. Auf der Niederschlesisch-Märkischen und Oberschlesischen ꝛc. Bahn.		
19	Köpenick	$\frac{3}{4}$	—
20	Erkner	$1\frac{1}{2}$	—
21	Fürstenwalde	$2\frac{3}{4}$	—
22	Briesen	$3\frac{3}{4}$	—
23	Frankfurt	$4\frac{3}{4}$	—
24	Fürstenberg	$5\frac{1}{4}$	—
25	Neuzelle	5	—
26	Guben	$5\frac{1}{4}$	—
27	Sommerfeld	$6\frac{1}{4}$	—
28	Sorau	7	—
29	Hansdorf	7	—
30	Sagan	$7\frac{3}{4}$	—
31	Sprottau	$8\frac{3}{4}$	—
32	Klopschen	$10\frac{1}{4}$	—
33	Glogau	$10\frac{3}{4}$	—
34	Halbau	$7\frac{1}{4}$	—
35	Rauscha	$7\frac{1}{4}$	—
36	Kohlfurth	$7\frac{1}{4}$	—
37	Penzig	$6\frac{1}{2}$	—
38	Görlitz	$6\frac{1}{4}$	—
39	Reichenbach	$5\frac{3}{4}$	—
40	Siegersdorf	8	—
41	Bunzlau	9	—
42	Haynau	$10\frac{1}{4}$	—
43	Liegnitz	11	—
44	Maltsch	$11\frac{1}{4}$	—
45	Stephansdorf	13	—
46	Nimkau	$13\frac{1}{4}$	—
47	Lissa	14	—
48	Breslau	$14\frac{1}{2}$	—
49	Canth	$13\frac{1}{2}$	—
50	Mettkau	13	—
51	Ingramsdorf	$12\frac{3}{4}$	—
52	Königszelt	$12\frac{1}{4}$	—
53	Schweidnitz	$12\frac{1}{4}$	—
54	Freiburg	$11\frac{3}{4}$	—
55	Ohlau	$15\frac{1}{2}$	—
56	Brieg	$16\frac{1}{4}$	—
57	Löwen	17	—
58	Oppeln	$18\frac{1}{4}$	—
59	Gogolin	$18\frac{1}{2}$	—
60	Kandrzyn	$19\frac{1}{4}$	—
61	Rudzinitz	20	—
62	Gleiwitz	$21\frac{1}{4}$	—
63	Ruda	22	—
64	Königshütte	$22\frac{1}{4}$	—
65	Kattowitz	$22\frac{3}{4}$	—
66	Myslowitz	$23\frac{1}{4}$	—
67	Ratiborhammer	$19\frac{3}{4}$	—
68	Ratibor	$19\frac{1}{4}$	—
69	Krzyzanowitz	$19\frac{1}{2}$	—
70	Oderberg (Preußen)	$19\frac{3}{4}$	—
	c. Auf der Anhalter und Thüringer Bahn.		
71	Trebbin	—	$\frac{3}{4}$
72	Luckenwalde	—	1
73	Jüterbogk	—	$1\frac{1}{2}$
74	Zahna	—	$2\frac{1}{2}$
75	Wittenberg	—	3
76	Koswig	—	$3\frac{3}{4}$
77	Roßlau	—	$4\frac{3}{4}$
78	Dessau	—	$4\frac{3}{4}$
79	Cöthen	—	$5\frac{3}{4}$
80	Stumsdorf	—	$5\frac{1}{4}$
81	Halle	—	$5\frac{3}{4}$
82	Schkeuditz	—	$4\frac{3}{4}$
83	Leipzig	—	4
84	Merseburg	—	$5\frac{1}{2}$
85	Weißenfels	—	$5\frac{3}{4}$
86	Naumburg	—	$6\frac{1}{4}$
87	Kösen	—	$6\frac{3}{4}$
88	Weimar	—	$8\frac{1}{4}$
89	Erfurt	—	$9\frac{1}{2}$

№	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
	d. Auf der Berlin-Magdeburg-Halberstädter Bahn.		
90	Potsdam	—	1¼
91	Großkreuz	—	2½
92	Brandenburg	—	3½
93	Genthin	—	5
94	Burg	—	6¼
95	Magdeburg	—	7
96	Langenweddingen	—	7½
97	Hadmersleben	—	8
98	Gr. Oschersleben	—	8¾
99	Wegersleben	—	9
100	Nienhagen	—	9
101	Halberstadt	—	9¼
102	Braunschweig	—	11½
103	Hannover	—	14¾
104	Minden	—	17¾
	e. Auf der Berlin-Hamburger Bahn.		
105	Spandau	—	¾
106	Nauen	—	2¼
107	Friesack	—	3¼
108	Neustadt a. D.	—	4
109	Glöwen	—	5¼
110	Wilsnack	—	5¾
111	Wittenberge	—	6¾
112	Wendisch-Warnow	—	7¼
113	Ludwigslust	—	7¾
114	Boizenburg	—	6¾
115	Schwarzenbeck	—	11½
116	Bergedorf	—	12¾
117	Hamburg	—	13¾
	f. Auf der Köln-Mindener, der Rheinischen und deren Seiten-Bahnen.		
118	Minden	—	17¾
119	Porta	—	18
120	Neusalzwerk	—	18¼
121	Herford	—	18¾
122	Bielefeld	—	19½
123	Gütersloh	—	20
124	Rheda	—	20½
125	Oelde	—	21
126	Beckum	—	21½
127	Ahlen	—	22
128	Hamm	—	22¼
129	Kamen	—	23
130	Dortmund	—	23¾
131	Witten	—	24¼
132	Hagen	—	23¾
133	Schwelm	—	24½
134	Barmen	—	24¾
135	Elberfeld	—	25
136	Hochdahl	—	25¾
137	Bochum	—	24¾
138	Essen	—	25½
139	Berge-Borbeck	—	25¾
140	Oberhausen	—	26¼
141	Duisburg	—	26½
142	Kalkum	—	26½
143	Düsseldorf	—	26½
144	Benrath	—	26
145	Langenfeld	—	25¾
146	Küppersteg	—	25½
147	Mühlheim	—	25½
148	Deutz	—	25¾
149	Köln	—	25¾
150	Brühl	—	26
151	Bonn	—	25¼
152	Königsdorf	—	26½
153	Horrem	—	26¾
154	Buir	—	27¼
155	Düren	—	27½
156	Langerwehe	—	28¼
157	Eschweiler	—	28½
158	Stolberg	—	28¾
159	Aachen	—	29¼
160	Herbesthal	—	29¾

II. Haupt-Poststraßen.

№	Namen der Stationen.	vor Min.	nach Min.
	a. nach Stralsund.		
1	Basdorf	0	—
2	Gr. Schönebeck	½	—
3	Henkinshayn	1	—
4	Prenslau	1¾	—
5	Pasewalk	2¼	—
6	Ferdinandshof	1¾	—
7	Anklam	1	—
8	Möckow	¾	—
9	Greifswald	—	0
10	Reinberg	—	½
11	Stralsund	—	1¼
	b. nach Danzig über Stettin.		
12	Werneuchen	1¼	—
13	Neustadt E/W.	1¾	—
14	Angermünde	2½	—
15	Schwedt	3¼	—
16	Garz	4	—
17	Stettin	4¾	—
18	Hornskrug	5½	—
19	Gollnow	5¾	—
20	Naugard	6¾	—
21	Plathe	7¼	—
22	Neselkow	8½	—

№	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
23	Körlin	10	—
24	Köslin	$11\frac{1}{4}$	—
25	Panknin	$12\frac{1}{4}$	—
26	Schlawe	$13\frac{1}{4}$	—
27	Stolpe	$14\frac{1}{2}$	—
28	Dumrese	$15\frac{1}{2}$	—
29	Karlshöhe	$16\frac{1}{2}$	—
30	Lauenburg	$17\frac{1}{2}$	—
31	Ankerholz	$18\frac{1}{4}$	—
32	Neustadt	$19\frac{1}{4}$	—
33	Katz	$20\frac{1}{2}$	—
34	Danzig	21	—

c. nach Königsberg und Memel über Konitz.

№	Namen der Stationen.	vor Min.	nach Min.
35	Dahlwitz	1	—
36	Lichtenow	2	—
37	Müncheberg	3	—
38	Seelow	4	—
39	Küstrin	5	—
40	Balz	$6\frac{1}{4}$	—
41	Landsberg	$7\frac{1}{4}$	—
42	Friedeberg	$8\frac{1}{2}$	—
43	Woldenberg	$9\frac{1}{2}$	—
44	Zützer	$10\frac{3}{4}$	—
45	Ruschendorf	$11\frac{1}{2}$	—
46	D. Krone	$12\frac{1}{4}$	—
47	Schönthal	$12\frac{3}{4}$	—
48	Jastrow	$13\frac{3}{4}$	—
49	Peterswalde	$14\frac{3}{4}$	—
50	Schlochau	16	—
51	Konitz	$16\frac{3}{4}$	—
52	Rittel	$17\frac{1}{2}$	—
53	Czersk	$18\frac{1}{4}$	—
54	Frankenfelde	$19\frac{1}{2}$	—
55	Pr. Stargard	$20\frac{1}{2}$	—
56	Dirschau	$21\frac{3}{4}$	—
57	Marienburg	$22\frac{1}{2}$	—
58	Fischau	$23\frac{1}{2}$	—
59	Elbing	24	—
60	Hütte	$24\frac{3}{4}$	—
61	Braunsberg	$25\frac{3}{4}$	—
62	Quilitten	$26\frac{1}{2}$	—
63	Brandenburg	$27\frac{1}{2}$	—
64	Königsberg	$28\frac{1}{2}$	—
65	Poganen	$29\frac{3}{4}$	—
66	Tapiau	$30\frac{3}{4}$	—
67	Taplacken	$31\frac{3}{4}$	—
68	Melawischken	$32\frac{1}{2}$	—
69	Kelminen	$33\frac{1}{4}$	—
70	Tilsit	34	—
71	Laugszargen	35	—
72	Szameitkehmen	$33\frac{1}{4}$	—
73	Werdenberg	$32\frac{1}{2}$	—
74	Norkaiten	31	—
75	Prökuls	$31\frac{3}{4}$	—

№	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
76	Memel	31	—
77	Insterburg	$33\frac{3}{4}$	—
78	Gumbinnen	$35\frac{1}{4}$	—

d. nach Neidenburg über Bromberg.

№	Namen der Stationen.	vor Min.	nach Min.
79	Ruschendorf	$11\frac{1}{2}$	—
80	Arnsfelde	$12\frac{1}{4}$	—
81	Schneidemühl	$13\frac{1}{4}$	—
82	Grabowo	$14\frac{1}{4}$	—
83	Wirsitz	$15\frac{1}{2}$	—
84	Nakel	17	—
85	Bromberg	$18\frac{1}{2}$	—
86	Schulitz	$19\frac{1}{2}$	—
87	Thorn	21	—
88	Gollub	$22\frac{3}{4}$	—
89	Straßburg	$24\frac{1}{4}$	—
90	Guttowo	25	—
91	Laufenburg	$25\frac{3}{4}$	—
92	Soldau	$27\frac{1}{4}$	—
93	Neidenburg	$28\frac{1}{4}$	—

e. nach Posen und Strzalkowo.

№	Namen der Stationen.	vor Min.	nach Min.
94	Dahlwitz	1	—
95	Lichtenow	2	—
86	Müncheberg	3	—
97	Seelow	4	—
98	Küstrin	5	—
99	Limmritz	6	—
100	Waldowstrenk	$7\frac{1}{4}$	—
101	Schwerin	$8\frac{1}{2}$	—
102	Gorczyn	10	—
103	Pinne	$11\frac{1}{4}$	—
104	Gay	$12\frac{1}{2}$	—
105	Posen	14	—
106	Kostzryn	$15\frac{1}{4}$	—
107	Wreschen	$16\frac{3}{4}$	—
108	Strzalkowo	$17\frac{3}{4}$	—

f. nach Breslau und Neuberun resp. Oderberg.

№	Namen der Stationen.	vor Min.	nach Min.
109	Dahlwitz	1	—
110	Lichtenow	2	—
111	Müncheberg	3	—
112	Frankfurt	$4\frac{3}{4}$	—
113	Pulverkrug	$5\frac{1}{4}$	—
114	Ziebingen	$5\frac{3}{4}$	—
115	Radenickel	$6\frac{1}{4}$	—
116	Krossen	$6\frac{3}{4}$	—
117	Gr. Lessen	$7\frac{3}{4}$	—
118	Grünberg	$8\frac{1}{2}$	—
119	Neusalz	$9\frac{1}{4}$	—
120	Neustadtel	$9\frac{1}{4}$	—
121	Klopschen	$10\frac{1}{4}$	—
122	Glogau	$10\frac{3}{4}$	—
123	Polkwitz	$10\frac{3}{4}$	—
124	Lüben	$11\frac{1}{4}$	—

№	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
125	Parchwitz	11¾	—
126	Neumarkt	12¾	—
127	Lissa	14	—
128	Breslau	14½	—
129	Ohlau	15½	—
130	Brieg	16¼	—
131	Schurgast	17¼	—
132	Oppeln	18¼	—
133	Gogolin	18½	—
134	Kosel	19	—
135	Ratibor	19¼	—
136	Krzyzanowitz	19½	—
137	Pr. Oderberg	19¾	—
138	Stubendorf	19	—
139	Gr. Strehlitz	19¾	—
140	Tost	20½	—
141	Gleiwitz	21¼	—
142	Nikolai	22¼	—
143	Neuberun	23	—
	g. nach Görlitz.		
144	Lichtenrade	0	—
145	Zossen	¼	—
146	Baruth	½	—
147	Golßen	¾	—
148	Lübben	2	—
149	Lübbenau	2¼	—
150	Vetschau	2¾	—
151	Kottbus	3¾	—
152	Spremberg	4	—
153	Muskau	5¼	—
154	Niesky	5¾	—
155	Rothenburg	6¼	—
156	Görlitz	6¼	—
157	Seidenberg	6¾	—
	h. nach Zeitz.		
158	Zehlendorf	—	½
159	Potsdam	—	1¼
160	Beelitz	—	1¾
161	Treuenbrietzen	—	2¼
162	Kroppstädt	—	2¾
163	Wittenberg	—	3
164	Gräfenhainchen	—	3¾
165	Bitterfeld	—	4¼
166	Delitzsch	—	4¼
167	Leipzig	—	4
168	Halle	—	5¾
169	Merseburg	—	5½
170	Weißenfels	—	5¾
171	Zeitz	—	5
	i. nach Aachen pr. Halle.		
172	Halle	—	5¾
173	Langenbogen	—	6½
174	Eisleben	—	7¼
175	Sangerhaußen	—	8½
176	Roßla	—	9¼
177	Nordhausen	—	10¼
178	Wülfingerode	—	11½
179	Leinefelde	—	12¼
180	Heiligenstadt	—	13
181	Witzenhausen	—	14¼
182	Kassel	—	15½
183	Arolsen	—	17½
184	Bredelar	—	18½
185	Brilon	—	19¼
186	Meschede	—	20½
187	Arnsberg	—	21¼
188	Wimbern	—	22
189	Iserlohn	—	22¾
190	Hagen	—	23¾
191	Schwelm	—	24½
192	Lennep	—	24½
193	Strasserhof	—	25
194	Mühlheim	—	25½
195	Deutz und Köln	—	25¾
196	Bergheim	—	27
197	Jülich	—	28¼
198	Aachen	—	29¼
	k. nach Aachen über Minden.		
199	Zehlendorf	—	½
200	Potsdam	—	1¼
201	Großkreutz	—	2½
202	Brandenburg	—	3½
203	Genthin	—	5
204	Burg	—	6¼
205	Magdeburg	—	7
206	Langenweddingen	—	7½
207	Egeln	—	7¾
208	Gröningen	—	8¾
209	Halberstadt	—	9¼
210	Zilly	—	10¼
211	Hornburg	—	11¼
212	Minden	—	17¾
213	Rehme	—	18¼
214	Herford	—	18¾
215	Bielefeld	—	19½
216	Gütersloh	—	20
217	Wiedenbrück	—	20¼
218	Lippstadt	—	20¼
219	Erwitte	—	20¼
220	Soest	—	21¼
221	Werl	—	22
222	Unna	—	22¾
223	Brüningshausen	—	23¾
224	Hagen	—	23¾
225	Schwelm	—	24½
226	Elberfeld	—	25
227	Mettmann	—	25¾
228	Düsseldorf	—	26½

№	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
229	Neuß	—	26¾
230	Fürth	—	27¼
231	Jülich	—	28¼
232	Aachen	—	29¼
	l. nach Emmerich über Münster.		
233	Wiedenbrück	—	20¼
234	Herzebröck	—	20¾
235	Warendorf	—	21¾
236	Felgte	—	22½
237	Münster	—	23
238	Appelhulsen	—	24
239	Dülmen	—	24½
240	Haltern	—	25
241	Schermbeck	—	26
242	Wesel	—	27
243	Rees	—	28
244	Emmerich	—	28¾
	m. nach Saarbrück über Arolsen Koblenz u. Trier resp. Kreuznach.		
245	Meschede	—	20½
246	Eslohe	—	21
247	Bilstein	—	21½
248	Olpe	—	22¼
249	Freudenberg	—	22
250	Kirchen	—	22
251	Wissen	—	22¾
252	Altenkirchen	—	23
253	Dierdorf	—	23
254	Sayn	—	23¼
255	Koblenz	—	23¼
256	Mayen	—	24¾
257	Kaisersesch	—	25
258	Lutzerath	—	25½
259	Wittlich	—	26
260	Hetzerath	—	26¼
261	Trier	—	27
262	Saarburg	—	27¼
263	Merzig	—	27
264	Saarlouis	—	26½
265	Saarbrück	—	25½
266	Boppard	—	23
267	St. Goar	—	22¾
268	Bacharach	—	22½
269	Bingerbrück	—	22
270	Kreuznach	—	22¼
271	Sobernheim	—	23
272	Kirn	—	23¾
273	Oberstein	—	24¼
274	Birkenfeld	—	25
275	St. Wendel	—	25
276	Ottweiler	—	25
277	Friedrichsthal	—	25¼

III. Alphabetisches Verzeichniß sämmtlicher vorstehend sub I. und II. aufgeführten Stationen.

Aachen	—	29¼
Ahlen	—	22
Altdamm	5	—
Altenkirchen	—	23
Anklam	1	—
Angermünde	2½	—
Ankerholz	18¼	—
Appelhusen	—	24
Arnsberg	—	21¼
Arnsfelde	12¼	—
Arnswalde	8	—
Arolsen	—	17½
Bacharach	—	22½
Balz	6¼	—
Barmen	—	24¾
Baruth	½	—
Basdorf	0	—
Beckum	—	21½
Beelitz	—	1¾
Benrath	—	26
Bergedorf	—	12¾
Berge-Borbeck	—	25¾
Bergheim	—	27
Bernau	¾	—
Bielefeld	—	19½
Biesenthal	1	—
Bilstein	—	21½
Bingerbrück	—	22
Birkenfeld	—	25
Bitterfeld	—	4¼
Bochum	—	24¼
Boitzenburg	—	6¾
Bonn	—	25¼
Boppard	—	23
Brandenburg (i. d. M.)	—	3½
Brandenburg (Ostpr.)	27½	—
Braunsberg	25¾	—
Braunschweig	—	11½
Bredelar	—	18½
Breslau	14½	—
Brieg	16¼	—
Briesen	3¼	—
Brilon	—	19¼
Bromberg	18½	—
Brühl	—	26
Brüningshausen	—	23¾
Buir	—	27¼
Bunzlau	9	—
Burg	—	6¼
Calcum	—	26½

Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
Camen	—	23
Canth	13½	—
Carlshöhe	16½	—
Carolinenhorst	6	—
Cassel	—	15½
Coblenz	—	23¼
Cöln	—	25¾
Cörlin	10	—
Cöslin	11¼	—
Cöthen	—	5¾
Conitz	16¾	—
Cosel	19	—
Coswig	—	3¾
Cottbus	3¾	—
Creuznach	—	22¼
Dt. Crone	12¼	—
Crossen	6¾	—
Cüstrin	5	—
Czersk	18¼	—
Dahlwitz	1	—
Danzig	21	—
Delitzsch	—	4¼
Dessau	—	4¾
Deutz	—	25¾
Dierdorf	—	23
Dirschau	21¾	—
Dölitz	7¼	—
Dortmund	—	23¾
Dragebruch	10¼	—
Dülmen	—	24½
Düren	—	27½
Düsseldorf	—	26½
Duisburg	—	26½
Dumrese	15½	—
Egeln	—	7¾
Eisleben	—	7¼
Elberfeld	—	25
Elbing	24	—
Emmerich	—	28¾
Erfurt	—	9½
Erkner	1½	—
Erwitte	—	20¼
Eschweiler	—	28½
Eslohe	—	21
Essen	—	25½
Ferdinandsdorf	1¾	—
Fischau	23½	—
Frankenfelde	19½	—
Frankfurt	4¾	—
Freiburg	11¾	—
Freudenberg	—	22
Friedeberg	8½	—
Friedrichsthal	—	25¼
Friesack	—	3¼
Fürstenberg	5¼	—
Fürstenwalde	2¾	—
Fürth	—	27¼
Garz	4	—
Gay	12½	—
Genthin	—	5
Gleiwitz	21¼	—
Glogau	10¾	—
Glöwen	—	5¼
St. Goar	—	22¾
Görlitz	6¼	—
Gogolin	18½	—
Gollnow	5¾	—
Gollub	22¾	—
Golßen	¾	—
Gorczyn	10	—
Grabowo	14¼	—
Gräfenhaynchen	—	3¾
Greifswald	0	—
Gröningen	—	8¾
Großkreutz	—	2½
Grünberg	8½	—
Guben	5¼	—
Gütersloh	—	20
Gumbinnen	35¼	—
Guttowo	25	—
Hadmersleben	—	8
Hagen	—	23¾
Halbau	7¼	—
Halberstadt	—	9¼
Halle	—	5¾
Haltern	—	25
Hamburg	—	13¾
Hamm	—	22¼
Hannover	—	14¾
Hansdorf	7	—
Haynau	10¼	—
Heiligenstadt	—	13
Henkinshayn	1	—
Herbesthal	—	29¾
Herford	—	18¾
Herzebrock	—	20¾
Hetzerath	—	26¼
Hochdahl	—	25¾
Hornburg	—	11¼
Hornskrug	5½	—
Horrem	—	26¾
Hütte	24¾	—
Jastrow	13¾	—
Jngramsdorf	12¾	—
Jnsterburg	33¾	—
Jserlohn	—	22¾
Jülich	—	28¼
Jüterbogk	—	1½
Kaisersesch	—	25
Kandrzyn	19¼	—
Kattowitz	22¾	—
Katz	20½	—

Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.	Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
Kelmienen	33¼	—	Muskau	5¼	—
Kirchen	—	22	Myslowitz	23¼	—
Kirn	—	23¾	Nakel	17	—
Klopschen	10¼	—	Nauen	—	2¼
Königsberg	28½	—	Naugard	6¾	—
Königsdorf	—	26½	Naumburg	—	6¼
Königshütte	22¼	—	Neidenburg	28¼	—
Königszelt	12¼	—	Neuberun	23	—
Köpenik	¾	—	Neumarkt	12¾	—
Kösen	—	6¾	Neusalz	9¾	—
Kohlfurth	7¼	—	Neusalzwerk	—	18¼
Kostrzyn	15¼	—	Neuß	—	26¾
Kroppstädt	—	2¾	Neustadt (Westpreußen)	19¼	—
Krzyzanowitz	19½	—	Neustadt a. d. D.	—	4
Küppersteg	—	25½	Neustadt=Eberswalde	1¾	—
Landsberg	7¼	—	Neustädtel	9¾	—
Langenbogen	—	6½	Neuzelle	5	—
Langenfeld	—	25¾	Nikolai	22¼	—
Langenweddingen	—	7½	Nienhagen	—	9
Langerwehe	—	28¼	Niesky	5¾	—
Lauenburg	17½	—	Nimkau	13¼	—
Laugszargen	35	—	Nordhausen	—	10¼
Lautenburg	25¾	—	Norkaiten	31	—
Leinefelde	—	12¼	Oberhausen	—	26¼
Leipzig	—	4	Oberstein	—	24¼
Lennep	—	24½	Oderberg, Preuß.	19¾	—
Lessen, Gr.	7¾	—	Oelde	—	21
Lichtenow	2	—	Ohlau	15½	—
Lichtenrade	0	—	Olpe	—	22½
Liegnitz	11	—	Oppeln	18¼	—
Limmritz	6	—	Oschersleben, Gr.	—	8¾
Lippstadt	—	20¼	Ottweiler	—	25
Lissa	14	—	Panknin	12¼	—
Löwen	17	—	Parchwitz	11¾	—
Luckenwalde	—	1	Pasewalk	2¼	—
Ludwigslust	—	7¾	Passow	3	—
Lübben	2	—	Penzig	6½	—
Lübbenau	2¼	—	Peterswalde	14¾	—
Lüben	11¼	—	Pinne	11¼	—
Lutzerath	—	25½	Plathe	7¾	—
Magdeburg	—	7	Pogauen	29¾	—
Maltsch	1¼	—	Polkwitz	10¾	—
Marienburg	2½	—	Porta	—	18
Mayen	—	24¾	Posen	14	—
Melawischken	32½	—	Potsdam	—	1¼
Memel	31	—	Prenzlau	1¾	—
Merseburg	—	5½	Prökuls	31¾	—
Merzig	—	27	Pulverkrug	5¼	—
Meschede	—	20½	Quilitten	26½	—
Mettkau	13	—	Radenickel	6¼	—
Mettmann	—	25¾	Ratibor	19¼	—
Minden	—	17¾	Ratiborhammer	19¾	—
Möckow	¾	—	Rauscha	7¼	—
Mühlheim	—	25½	Rees	—	28
Müncheberg	3	—	Rehme	—	18¼
Münster	—	23	Reichenbach	5¾	—

Namen der Stationen.	Die richtig gehende Uhr geht gegen die Berliner Uhr vor Min.	nach Min.
Reinberg	—	½
Reselkow	8½	—
Rheda	—	20½
Rittel	17½	—
Rokietnice	13¼	—
Roßla	—	9¼
Roßlau	—	4¾
Rothenburg	6¼	—
Ruda	22	—
Rudzinitz	20	—
Ruschendorf	11½	—
Saarbrück	—	25½
Saarburg	—	27¼
Saarlouis	—	26½
Sagan	7¾	—
Samter	12½	—
Sangerhausen	—	8½
Sayn	—	23¼
Schermbeck	—	26
Schkeuditz	—	4¾
Schlawe	13¼	—
Schlochau	16	—
Schneidemühl	13¼	—
Schönebeck, Gr.,	½	—
Schönthal	12¾	—
Schulitz	19½	—
Schurgast	17¼	—
Schwarzenbeck	—	11½
Schwedt	3¾	—
Schweidnitz	12¼	—
Schwelm	—	24½
Schwerin	8½	—
Seelow	4	—
Seidenberg	6¾	—
Siegersdorf	8	—
Sobernheim	—	23
Soest	—	21¼
Soldau	27¼	—
Sommerfeld	6¼	—
Sorau	7	—
Spandau	—	¾
Spremberg	4	—
Sprottau	8¾	—
Stargard	6¾	—
Stargard, Preuß.	20½	—
Stephansdorf	13	—
Stettin	4¾	—
Stolberg	—	28¾
Stolpe	14½	—
Stralsund	—	1¼
Straßburg	24½	—
Straßerhof	—	25
Strehlitz, Gr.,	19¾	—
Strzalkowo	17¾	—
Stubendorf	19	—
Stumsdorf	—	5¼
Szameitkehmen	33¼	—
Tantow	3¾	—
Tapiau	30¾	—
Taplacken	31¾	—
Telgte	—	22½
Thorn	21	—
Tilsit	34	—
Tost	20½	—
Trebbin	—	¾
Treuenbrietzen	—	2¼
Trier	—	27
Unna	—	22¾
Vetschau	2¾	—
Waldowstrenk	7¼	—
Warendorf	—	21¾
Wegersleben	—	9
Weimar	—	8¼
Weißenfels	—	5¾
Wendel, St.,	—	25
Wendisch-Warnow	—	7¼
Werdenberg	32½	—
Werl	—	22
Werneuchen	1¼	—
Wesel	—	27
Wiedenbrück	—	20¼
Wilsnack	—	5¾
Wimbern	—	22
Wirsitz	15½	—
Wissen	—	22¾
Witten	—	24¼
Wittenberg	—	3
Wittenberge	—	6¾
Wittlich	—	26
Witzenhausen	—	14¼
Woldenberg	9½	—
Wreschen	16¾	—
Wronke	11¾	—
Wülfingerode	—	11½
Zahna	—	2½
Zehlendorf	—	½
Zeitz	—	5
Ziebingen	5¾	—
Zilly	—	10¼
Zossen	¼	—
Zützer	10¾	—

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 55. Nr. 59.)

2) C. R. des K. Min. d. Inn. (Jacobi) v. 31. Juli 1849 an die K. Reg. der Provinzen Brandenburg, Schlesien, Posen, Sachsen und Westphalen, sowie an diejenigen zu Stettin, Düsseldorf, Cöln und Aachen, betr. die gleichmäßige Regulirung der öffentl. Uhren mit denen auf den Eisenbahn=Stationen.

Da nach einer Mittheilung des Herrn Min. für H., G. und öffentl. Arb., die zum Zweck einer angemessenen Regulirung der öffentl. Uhren auf den Eisenbahn=Stationen, durch den Cirk.=Erlaß des K. Fin. Min. v. 18. Jan. 1848 (Min. Bl. S. 55—62) an sämmtl. K. Eisenbahn=Kommissarien und sämmtliche K. Reg. ertheilten Vorschriften nicht überall in entsprechender Weise zur Ausführung gebracht werden, namentlich die Befolgung dieser Vorschriften in Bezug auf die Bahnhofs=Uhren an einigen Orten durch eine abweichende Regulirung der Stadtuhren verhindert wird, so findet das Min. des Inn. sich veranlaßt, die K. Reg. unter Hinweisung auf jenen Cirk.=Erlaß, nach dem Wunsche des gedachten Herrn Min. aufzufordern, mit Nachdruck, sowie auf die angemessene Regulirung der öffentl. Bahnhofs=Uhren, auch auf eine gleichmäßige Regulirung der sonstigen öffentl. Uhren an den betr. Orten zu halten. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 174 Nr. 243.)

B. Unentgeldliche Benutzung der Eisenbahnhöfe für das Publikum, insbesondere zur Aufstellung von öffentl. Straßen=fuhrwerk.

R. der K. Min. des Inn. (Gr. v. Arnim) und der Fin. (Beuth) v. 17. Aug. 1843 an die K. Reg. zu Potsdam.

Den Eisenbahn=Gesellschaften ist die Befugniß zur expropriationsweisen Erwerbung auch des zu den Bahnhöfen erforderlichen Terrains, wie der K. Reg. auf den Bericht v. 30. Juni eröffnet wird, zugleich von dem Gesichtspunkte aus gestattet, daß die Anlage als öffentliche Straße und resp. als öffentlicher Platz dem Publikum diene, soweit es das Bedürfniß des Verkehrs auf der Eisenbahn erfordert. Ihr Privateigenthum an diesen Plätzen kann die Gesellschaft nur insofern geltend machen, als dasselbe mit jenem Zwecke nicht in Widerspruch tritt. Die Bequemlichkeit des Publikums erfordert es nun, daß für die Aufstellung von Miethsfuhrwerk auf dem Bahnhofe zu Potsdam gesorgt werde, und da ein öffentliches Straßenfuhrwerk dort bereits eingerichtet ist, so liegt es in der Bestimmung desselben, daß eine angemessene Anzahl von Wagen zu den Ankunftszeiten des Dampfwagens auch auf dem Bahnhofe sich aufstelle. Von diesen öffentlichen Wagen ein Stättegeld oder eine anderweitige Abgabe zu fordern, ist die Eisenbahn=Gesellschaft nicht berechtigt, da sie verpflichtet ist, die Auffahrt derselben zu Gunsten des Verkehrs der Passanten zu gestatten und die Benutzung ihres Bahnhofes zu denjenigen Bedürfnissen einzuräumen, welche jener Verkehr mit sich bringt.

Wenn die Gesellschaft außer jenen öffentlichen Wagen, deren Zahl nach dem Bedürfnisse und nach der Beschaffenheit des öffentlichen Fuhrwerks von der Polizeibehörde zu bestimmen ist, auch noch andere Wagen, so weit der Raum es gestattet, auffahren lassen will, so steht nichts entgegen, ihr in soweit wegen eines Arrangements mit bestimmten Fuhrleuten gegen Pacht und Städtegeld völlig freie Hand zu lassen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 250 Nr. 332.)

V.

Von der polizeilichen Aufsicht im Betreff der bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter.

1) V. v. 21. Dec. 1846, betr. die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. verordnen in Betreff der Handarbeiter, welche bei dem Bau von Eisenbahnen und bei anderen öffentl. Bauten beschäftiget werden, nach dem Antrage unseres Staats=Min. was folgt:

§. 1. Die Annahme der Arbeiter erfolgt durch diejenigen Bau=Aufsichtsbeamten, welche von der Eisenbahndirektion der Polizeibehörde (§. 25) als solche bezeichnet werden. Sofern diese Bau=Aufsichtsbeamten nicht bereits einen Diensteid geleistet haben, in welchem Falle es bei der Verweisung auf denselben bewendet, sind sie zur Beobachtung der für die ihnen übertragenen Funktionen bestehenden Vorschriften durch den Kreislandrath mittelst Handschlags an Eidesstatt ein für allemal zu verpflichten, worüber ihnen ein Ausweis zu ertheilen ist.

§. 2. Zur Beschäftigung bei den im Bau begriffenen Eisenbahnen sind nur männliche Arbeiter nach vollendetem 17. Lebensjahre zuzulassen; wenn Väter mit ihren Söhnen in die Arbeit treten, genügt für letztere das vollendete 15. Lebensjahr.

Frauenspersonen dürfen nur ausnahmsweise unter Zustimmung der Orts=Polizeibehörde und nur in gesonderten Arbeitsstellen beschäftigt werden.

§. 3. Dem Arbeiter, welcher Beschäftigung erhalten kann, wird von dem Bau-Aufsichtsbeamten eine Arbeitskarte in Form der Wanderbücher ertheilt.

Die Arbeitskarte muß enthalten:

a) den vollständigen Namen des Arbeiters;
b) dessen Heimathsort, nebst Angabe, beim Inländer des Kreises und Regierungsbezirks, beim Ausländer der Bezirksbehörde, wozu der Ort gehört;
c) eine Bezeichnung seiner Legitimationspapiere;
d) die die Arbeiter betr. Vorschriften dieses Reglements;
e) die für die Arbeit auf der betr. Bahn bestehenden besonderen Vorschriften, denen der Arbeiter sich zu unterwerfen hat;
f) Ort, Datum, Siegel (Stempel) und Unterschrift des Bau-Aufsichtsbeamten (§. 1);
g) Rubriken für die Vermerke §§. 4 und 16.

Das beiliegende Schema ergiebt den Inhalt der Arbeitskarten bis auf die ad e. bei einzelnen Bahnen etwa hinzufügenden besonderen Vorschriften.

§. 4. Auf Grund der Arbeitskarte hat der Arbeiter seine Legitimationspapiere bei der betreffenden Polizeibehörde einzureichen, welche den Empfang auf der Arbeitskarte vermerkt.

§. 5. Nur nach Vorzeigung dieses Vermerks wird die wirkliche Annahme zur Arbeit und der Eintritt in eine bestimmte Arbeitsstelle gestattet.

§. 6. Arbeiter, welche in der Nähe der Baustelle ihren Wohnsitz haben, dergestalt, daß sie während der Arbeit in ihrer gewöhnlichen Wohnung verbleiben, erhalten ebenfalls Arbeitskarten; die polizeilichen Meldungen sind jedoch für sie in der Regel nicht erforderlich.

§. 7. Jede Arbeitskarte für fremde, nicht zur Kategorie des §. 6 gehörige Arbeiter ohne Vermerk der Polizeibehörde bleibt nur auf zwei Tage nach deren Ausstellung gültig.

§. 8. Die Eisenbahndirektionen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß jeder Arbeiter beim Beginn der Arbeit über deren Bezahlung genau und vollständig in Kenntniß gesetzt wird. Bei Akkordarbeiten erhält der Schachtmeister einen Akkordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit und des in Akkord gegebenen Stückes, den Inhalt desselben nach Schachtruthen oder sonstigen Einheiten und den bedungenen Preis enthalten muß; auf demselben werden auch alle etwanigen Abschlagszahlungen vermerkt. Jedem Mitarbeiter steht täglich nach vollendeter Arbeit die Einsicht des Akkordzettels zu.

§. 9. Die Eisenbahndirektionen sind bei Ausführung der Arbeiten zur Befolgung folgender Vorschriften verpflichtet:

a) die Arbeiterzahl der einzelnen Schachtabtheilungen soll dergestalt bemessen werden, daß sie von dem Schachtmeister vollständig beaufsichtigt werden kann;
b) die einzelnen Akkordstücke sollen in der Regel nicht größer angenommen werden, als so, daß alle 14 Tage die vollständige Abrechnung erfolgen kann;
c) Abschlagszahlungen, welche bei ausnahmsweise unvermeidlichen größeren Akkordstücken nothwendig werden, sollen nach Verhältniß der wirklich gefertigten Arbeit bemessen werden;
d) Die Zahlungstermine für Akkordarbeiter wie für Tagelöhner dürfen nicht über 14 Tage auseinander liegen;
e) die Polizeibehörden sind von Zeit und Ort der Zahlung in Kenntniß zu setzen.
f) die Zahlung muß in der Nähe der Baustellen, darf aber keinesfalls in Schank- und Wirthshäusern erfolgen;
g) als Schachtmeister sind nur Personen zuzulassen, deren Qualifikation und Zuverlässigkeit keinem Bedenken unterliegt;
h) es muß ein ausreichendes Bau-Aufsichtspersonal angestellt werden, um die gegenwärtigen Bestimmungen durchzuführen, und zugleich das Verhalten der Schachtmeister gegen die Arbeiter zu überwachen;
i) zu solchen Bau-Aufsichtsbeamten dürfen nur ganz unbescholtene Männer gewählt werden, welche des Schreibens völlig kundig sind, und von denen eine pflichtmäßige Ausführung der ihnen übertragenen polizeilichen Anordnungen mit Sicherheit zu erwarten steht;
k) die Bau-Aufsichtsbeamten haben alle 14 Tage die namentlichen Verzeichnisse der unter ihnen beschäftigt gewesenen Arbeiter ihren unmittelbaren Vorgesetzten einzureichen.

§. 10. Den Aufsehern und Schachtmeistern ist jedes Kreditgeben an die Arbeiter durch Lieferung von Bedürfnissen, mit Ausnahme des einfachen Geldvorschusses, untersagt.

§. 11. Aufseher und Schachtmeister, oder deren Familienglieder dürfen keinen Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter betreiben.

§. 12. Bei den Akkordarbeiten haben die Arbeiter einer jeden Schacht aus ihrer Mitte zwei Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angele-

genheiten der Schacht, dem Aufsichtspersonal gegenüber, verhandeln. Es dürfen aus einer Schacht niemals mehr, als diese drei Personen zum Empfange der von der Bauverwaltung an die Schachtmeister zu leistenden Zahlung oder zur Anbringung von Beschwerden sich einfinden. Erscheinen dennoch mehr, als drei Arbeiter aus einer Schacht bei solchen Veranlassungen, so sollen sie zurückgewiesen und nach Befinden bestraft werden.

§. 13. Alles Hazardspiel ist den Arbeitern streng verboten. Die Schachtmeister und Bau-Aufsichtsbeamten haben die Pflicht, sobald sie wahrnehmen, daß Arbeiter an dergleichen Spielen Theil nehmen, hiervon sofort der Polizeibehörde Anzeige zu machen, damit unverzüglich der Thatbestand festgestellt und nach den bestehenden Strafgesetzen gegen die Schuldigen gerichtlich verfahren werde.

§. 14. Arbeiter, welcher sich nach erfolgter Annahme zur Arbeit Veruntreuungen oder andere Vergehen zu Schulden kommen lassen, die eine Kriminalstrafe nach sich ziehen, werden sofort entlassen. Auch Trunkenheit, Widersetzlichkeit gegen die Anordnungen der Bau-Aufsichtsbeamten, Uebertretungen der Vorschrift des §. 11, jede Theilnahme an Hazardspielen, Anstiften von Zänkereien und Streitigkeiten begründen, abgesehen von den nach den bestehenden Gesetzen verwirkten Strafen, die Entlassung aus der Arbeit.

§. 15. Wenn Arbeiter auf ihren Antrag oder zur Strafe entlassen werden, so soll deren Bezahlung sobald als thunlich, jedenfalls aber am nächsten regelmäßigen Zahlungstage erfolgen. Findet die Entlassung auf Kündigung Seitens des Aufsichtspersonals nach Vollendung der Arbeit oder bei Unterbrechung derselben statt, so muß stets sofort für Abrechnung und Auszahlung gesorgt werden.

§. 16. In jedem Falle ist der Grund der Entlassung auf der Arbeitskarte vom Beamten (§. 1) zu vermerken, und nur gegen Aushändigung der mit diesem Vermerk versehenen Arbeitskarte werden dem Arbeiter seine Legitimationspapiere von der Polizeibehörde zurückgegeben.

§. 17. Die Entlassung aus der Arbeit hat nach Maaßgabe der Größe des Vergehens oder der Wiederholung die Ausschließung von der Arbeit

a) auf der betreffenden Baustelle,

b) auf der betreffenden Eisenbahn,

zur Folge.

Die Ausschließung ad a und b erfolgt durch den betr. Beamten (§. 1), doch ist dazu die Zustimmung des nächsten Vorgesetzten erforderlich. Die Polizeibehörde bemerkt das Erforderliche auf der Legitimationsurkunde, und giebt im Falle ad b der Polizeibehörde des Heimathsorts des Arbeiters Nachricht.

§. 18. Der Bau-Aufsichtsbeamte (§. 1) ist verbunden, jeden Arbeiter auch auf Antrag der Polizeibehörde zu entlassen.

§. 19. Von der Strafentlassung einheimischer Arbeiter (§. 6) und der Veranlassung dazu ist die Polizeibehörde in Kenntniß zu setzen.

§. 20. Die Vorschriften, welche die Bauverwaltung zur Sicherstellung eines geordneten Arbeitsbetriebs, sowie zur Verminderung von Gefahr und Beschädigung für nothwendig hält, sind auf der Baustelle durch Anschlag bekannt zu machen.

Die Uebertretung dieser Vorschriften kann durch Ordnungsstrafen bis zu Einem Thaler, die der Bau-Aufsichtsbeamte (§. 1), oder dessen Vorgesetzter festsetzt, geahndet werden. Der Betrag dieser Strafen ist an die Krankenkasse (§. 21) abzuführen.

§. 21. Bei allen Eisenbahnbauten sind für die Arbeiter Krankenkassen mit Berücksichtigung folgender Grundsätze einzurichten:

a) jeder nicht handwerksmäßig beschäftigte Arbeiter ist verpflichtet, der Krankenkasse beizutreten;

b) bei der ganzen Bahn wird pro Mann und Woche ein gleicher Beitrag zur Krankenkasse eingezogen, welcher einen Silbergroschen nicht übersteigen soll;

c) jedem Erkrankten wird freie ärztliche Hülfe, freie Arznei und ein mäßiges, pro Mann und Tag bei der Bahn gleichmäßig festgesetztes Verpflegungsgeld verabreicht.

An Stelle des letzteren tritt, nach Umständen, die Aufnahme in eine Kranken-Anstalt. — Der Anspruch an die Kasse hört jedenfalls mit dem Ablauf von 14 Wochen auf.

Sollten die Beiträge der Arbeiter nicht hinreichen, um die der Krankenkasse obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen, so darf von den Direktionen der bereits koncessionirten Eisenbahn-Gesellschaften erwartet werden, daß sie die erforderlichen Zuschüsse bereitwillig leisten werden, in den künftig zu ertheilenden Koncessionen soll dies den Gesellschaften ausdrücklich zur Bedingung gemacht werden. Etwanige Ueberschüsse hat die Direktion zur Unterstützung der beim Bau verunglückten Arbeiter, oder deren Hinterbliebenen nach pflichtmäßigem Ermessen zu verwenden.

§. 22. Von den Eisenbahndirektionen wird die möglichste Beförderung der Sparsamkeit unter den Arbeitern erwartet. Die Bauverwaltung hat für jede Bahnabtheilung

einen Baurendanten zu bestellen, der zu verpflichten ist, von jedem Arbeiter, der von seinem verdienten Lohne seiner Familie ein Ersparniß übersenden will, den Geldbetrag anzunehmen und unter Berücksichtigung der bewilligten Portofreiheit in die Heimath des Arbeiters zu senden.

Auch ist dieser Rendant zu verpflichten, von jedem Arbeiter auf dessen Verlangen an jedem Zahltage Ersparnisse anzunehmen, darüber in einem Buche dem Arbeiter zu quittiren, den Betrag aufzubewahren, und solchen an jedem Zahltage auf Verlangen des Arbeiters ganz oder theilweise gegen Aushändigung der Quittung zurückzuzahlen.

Für diese Aufbewahrung, Rückzahlung und Versendung darf dem Arbeiter nichts in Abzug gebracht werden. Auch bleibt die Bauverwaltung für die Sicherheit der von den Arbeitern eingezahlten Ersparnisse unter allen Umständen verhaftet.

§. 23. Um den Arbeitern Zeit und Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes zu geben, darf die Bauverwaltung an Sonn- und Festtagen nicht arbeiten lassen. Nur in ganz besonderen Fällen, wenn Gefahr im Verzuge obwaltet, z. B. bei schwierigen Grundbauten im Wasser, ist eine Ausnahme zu gestatten, zu der aber jedesmal die Genehmigung der Polizeibehörde erforderlich. Auch die Ablohnung der Arbeiter darf an Sonntagen nur ausnahmsweise und muß alsdann so erfolgen, daß solche mindestens eine Stunde vor dem Gottesdienst beendet ist, oder eine Stunde nach demselben beginnt.

§. 24. Als Eisenbahnarbeiter gelten alle für den Bahnbau beschäftigten Arbeiter, sie mögen von den Eisenbahn-Direktionen unmittelbar oder durch Entrepreneurs angestellt sein. Im letzteren Falle muß in den betr. Entreprisekontrakten bestimmt werden, inwieweit die aus gegenwärtigen Vorschriften entspringende Verpflichtung auf den Entrepreneur übergeht, während überall die Eisenbahn-Direktion für deren Erfüllung verantwortlich bleibt. Insbesondere sind die Direktionen gehalten, den Entrepreneurs die Verpflichtung aufzulegen, daß nur Bau-Aufsichtsbeamte von der §. 9. ad i. bezeichneten Befähigung bestellt werden, von denen auch die §. 9. ad k. erwähnten Arbeiterverzeichnisse an die Bahn-Ingenieure einzuliefern sind.

§. 25. Die Reg. haben die Ausführung dieser Vorschriften zu überwachen. Die zu bestellenden Bau-Aufsichtsbeamten stehen rücksichtlich der durch gegenwärtige V. ihnen übertragenen polizeilichen Funktionen zunächst unter der Aufsicht des betr. Landraths.

Soweit das Einschreiten der Lokal-Polizeibehörden durch die bestehenden G. nicht begründet ist, sind die Landräthe zur Vollziehung der in dieser V. enthaltenen polizeilichen Anordnungen befugt und verpflichtet; dieselben können sich aber, wenn die Baustellen von ihrem Wohnsitz zu entfernt sind, geeignete Polizeibehörden mit Genehmigung der vorgesetzten Reg. substituiren. Jede solche Substitution muß in geeigneter Weise zur öffentl. Kenntniß gebracht werden.

§. 26. Die vorstehenden Bestimmungen sollen auch auf andere öffentl. Bau-Ausführungen (Kanal- und Chausseebauten ꝛc.) Anwendung finden, welche von den Reg. dazu geeignet befunden werden.

§. 27. Auf Handarbeiter, welche bei handwerksmäßig auszuführenden Arbeiten beschäftigt werden, findet diese V. keine Anwendung.

§. 28. Die Min. des Inn. u. d. Fin. haben die Behörden über die Ausführung dieser V. mit der erforderlichen Anweisung zu versehen.

Urkundlich ꝛc. ꝛc.

Gegeben Charlottenburg, den 21. Dez. 1846.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. Rother. Eichhorn. v. Thile v. Savigny.
v. Bodelschwingh. Gr. zu Stolberg. Uhden. Frhr. v. Canitz. v. Düesberg.

Arbeitskarte.

a) (Vor- und Zuname).......alt.............Religion
b) (Heimathsort)............Kreis.......Reg. Bezirk
....
....
c) kann am Bau.......................................
....
Arbeit erhalten.
..............den ten..........18
(L. S.) gez. N. N.
d) (Bescheinigung über die abgelieferte Legitimation.)
e) (Entlassungsvermerk.)

A. Allgemeine Vorschriften.

Der Arbeiter .... unterwirft sich nachstehenden Vorschriften und erkennt solche durch seine Namensunterschrift an.

(Für den Fall, daß der Arbeiter nicht schreiben kann, hat derselbe sie in Gegenwart eines Zeugen zu unterkreuzen.)

1) Der Schachtmeister erhält beim Beginn der Arbeit einen Akkordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit und den dafür bedungenen Preis enthält, wofür die Arbeit untadelhaft ausgeführt werden muß.

2) Jedem Mitarbeiter der Schacht steht die Einsicht des Akkordzettels zu jeder Zeit zu.

3) Mindestens alle 14 Tage erfolgen Zahlungen, und in sofern die übernommenen Akkordstücke während dieser Zeit nicht vollständig ausgeführt sind, werden Abschlagszahlungen nach Verhältniß des Werths der wirklich gefertigten Arbeit geleistet.

4) Die geleisteten Abschlagszahlungen werden jedesmal auf dem Akkordzettel vermerkt.

5) Dem Schachtmeister wird bei jeder Zahlung noch ein besonderer Zettel eingehändigt, welcher nachweist, wofür die Zahlung geleistet worden.

Diesen Zettel, welcher mit der Unterschrift und dem Siegel (oder Stempel) des Bau-Aufsichtsbeamten versehen ist, hat der Schachtmeister auf Verlangen jedem einzelnen Arbeiter vorzuzeigen.

6) Bei den Akkordarbeiten haben die Arbeiter einer jeden Schacht aus ihrer Mitte zwei Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angelegenheiten der Schacht, sowohl dem Aufsichtspersonal gegenüber, als für die richtige und fleißige Beförderung der Arbeit, die richtige Führung der Tagesliste, sowie für die einem jeden Arbeiter gebührende richtige Zahlung, zu sorgen haben. Es dürfen aus einer Schacht niemals mehr als diese drei Personen zur Empfangnahme der von der Schacht verdienten Zahlung oder zur Anbringung von Beschwerden sich einfinden.

Erscheinen bei solchen Veranlassungen mehr als die drei dazu bestimmten Arbeiter aus einer Schacht, so ist dies als eine Verletzung der bestehenden Ordnung anzusehen und werden die Uebertreter sofort aus der Arbeit entlassen.

7) Den Aufsehern und Schachtmeistern, wie deren Familiengliedern, ist jeder Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter streng untersagt.

8) Der Schachtmeister muß nach der ihm ertheilten Anweisung des Bau-Aufsehers für die richtige Ausführung der Arbeit sorgen. Wird durch sein Verschulden die Arbeit nicht richtig ausgeführt, so daß eine Abänderung stattfinden muß, so haftet er seinen Mitarbeitern für die vergeblich gefertigte Arbeit, welche nicht bezahlt wird, mit dem ihm zustehenden Lohne und dem ihm gebührenden Schachtmeistergelde.

9) Jeder Arbeiter hat den Anweisungen und Anordnungen seines Schachtmeisters und den sämmtlichen Aufsichtsbeamten pünktlich Folge zu leisten. Beschwerden der Akkordarbeiter sind durch die Vertreter der Schacht bei dem Bau-Aufsichtsbeamten anzubringen. Unfolgsamkeit und Widerspenstigkeit zieht Entlassung nach sich.

10) Ohne besondere Erlaubniß des Bauaufsehers darf kein Arbeiter aus einer Schacht in eine andere übertreten.

11) Arbeiter, welche Karren, Karrbretter oder sonstige Geräthe aus einer andern Schacht entwenden, um solche zu ihrer Arbeit zu gebrauchen, werden entlassen.

12) Hazardspiel, Trunkenheit, Anstiftung von Zank, Streit oder Schlägerei haben sofortige Entlassung aus der Arbeit zur Folge.

13) Wenn Arbeiter auf ihren Antrag oder zur Strafe entlassen werden, so findet ihre Bezahlung am nächsten regelmäßigen Zahltage nach dem Verhältniß der von ihnen gefertigten Arbeit Statt.

14) Die erfolgte Entlassung des Arbeiters wird auf der Arbeitskarte vermerkt. In besonderen Fällen wird auf Ansuchen des Arbeiters demselben über seine Führung und sein Verhalten während seiner Beschäftigung auf der Baustelle ein Attest ertheilt. Erfolgt die Entlassung zur Strafe, so wird dem Arbeiter, nach Bewandniß der Umstände, die Wiederanstellung auf der betr. Baustelle oder bei der ganzen Eisenbahn versagt.

In beiden Fällen bemerkt die Polizeibehörde das Erforderliche auf dem Legitimationsdokumente, im letzteren Falle wird der Heimathsbehörde Nachricht gegeben.

15) Von der Strafentlassung einheimischer Arbeiter und der Veranlassung dazu wird die Polizeibehörde in Kenntniß gesetzt.

16) Haben die Arbeiter einer Schacht gegründete Beschwerde gegen den Bau-Aufsichtsbeamten zu führen, so muß sich der Schachtmeister mit den zwei dazu erwählten Arbeitern an den nächsten Vorgesetzten desselben wenden.

Der Letztere untersucht den Gegenstand der Beschwerde an Ort und Stelle und entscheidet darüber pflichtmäßig nach dem Befunde. Dieser Entscheidung haben sowohl der Bau-Aufsichtsbeamte als die Arbeiter sich zu unterwerfen.

17) Arbeiter, welche eine Ersparniß von dem verdienten Lohne ihrer Familie übersenden wollen, können sich hierzu der bewilligten Portofreiheit bedienen. Auch steht den Arbeitern frei, um ihr erspartes Lohn gegen Diebstahl oder sonstige Verluste zu sichern, dasselbe den von der Bauverwaltung dazu bestellten Rendanten an jedem Zahltage zur Aufbewahrung zu übergeben, welcher darüber Quittung ertheilt und den ihm behändigten Betrag auf Verlangen an jedem Zahltage ganz oder theilweise gegen Aushändigung der Quittung zurückzuzahlen hat. Für diese Aufbewahrung und Rückzahlung darf dem Arbeiter nichts in Abzug gebracht werden.

B. Besondere Bestimmungen für die betreffende Baustelle.

18) Bei den Akkordarbeiten erhält der Schachtmeister von dem jeder Arbeiterschacht ausgezahlten Lohne vorweg von jedem Thaler........ als Entgeld oder Entschädigung (Schachtmeistergeld) für die ihm obliegenden Verrichtungen (§. 8 der vorstehenden allgemeinen Vorschriften).

19) Zum Bauaufseher dieser Schacht ist der........... und zu dessen nächsten Vorgesetzten (§. 16 der vorst. allg. Vorschriften) der Herr........ bestellt.

20) Zum Rendanten, an welchen Ersparnisse (§. 17 der allgemeinen Vorschriften) abgeliefert werden können, ist der Herr...... bestellt.

21) Jeder Arbeiter ist verpflichtet, der Krankenkasse beizutreten und hat dazu wöchentlich von seinem Lohne.... einzulassen, wofür er im Erkrankungsfalle freie ärztliche Hülfe, freie Arznei und so lange er nach dem Ermessen der Bauverwaltung arbeitsunfähig ist, täglich...... Verpflegungsgeld erhält. — An Stelle des Verpflegungsgeldes kann auch die Aufnahme in eine Krankenanstalt nach dem Ermessen der Bauverwaltung und auf deren Kosten angeordnet werden. — Auf eine längere Zeit als der von 14 Wochen hat auf Verpflegungsgeld kein Arbeiter Anspruch.

22) Jeder Arbeiter hat die besonderen Vorschriften, welche die Bauverwaltung zur Sicherstellung eines geordneten Arbeitsbetriebes, sowie zur Vermeidung von Gefahr und Beschädigung auf der Baustelle durch Anschlag bekannt gemacht hat, pünktlich zu befolgen. — Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit Geldstrafen, die durch den Aufsichtsbeamten...... oder durch dessen Vorgesetzten...... bis zum Betrage von Einem Thaler festzusetzen sind, geahndet werden.

Der Betrag dieser Strafen wird an die vorgedachte Krankenkasse abgeführt. (G. S. 1847 S. 21.)

Dazu:

C. R. der K. Min. des Inn. (Mathis) u. d. Fin. (v. Pommer-Esche) v. 7. Mai 1847 an sämmtl. K. Reg., sowie an das K. Polizeipräs. in Berlin, betr. die Ausführung der V. v. 21. Dec. 1846 wegen Beaufsichtigung der bei dem Bau von Eisenbahnen und bei andern öffentl. Bauten beschäftigten Handarbeiter.

Die V., betr. die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter v. 21. Dec. 1846 (G. S. 1847 S. 21), enthält bereits so detaillirte Bestimmungen, daß es der in §. 28 der V. vorbehaltenen besonderen Anweisung zur Ausführung derselben zur Zeit nicht bedarf. Die K. Reg. hat deshalb, sofern in Ihrem Bezirk Bauten vorgenommen werden, auf welche die V. Anwendung findet, ungesäumt die nöthigen Verf. zu treffen, um dieselbe zur Ausführung zu bringen; namentlich ist die im §. 1 vorschriebene Vereidigung der Bau-Aufsichtsbeamten alsbald zu veranlassen und insbesondere darüber streng zu wachen, daß in Befolgung des §. 13 der V. kein Hazardspiel getrieben werde. Wird die Anwendung der V. auf andere öffentl. Bauten, als Eisenbahnen, für zweckmäßig erachtet, (§. 26 der V.) so ist auch für die Einrichtung einer Krankenkasse nach Maaßgabe des §. 21 der V. Sorge zu tragen. Die nöthigen Zuschüsse zu derselben sind aus dem betr. Baufonds zu entnehmen. Es ist jedoch dazu die Ermächtigung des mitunterz. Fin. Min. einzuholen, sofern der Bau auf fiskalische Kosten ausgeführt wird.

Am Schlusse des Jahres gewärtigen wir einen Bericht darüber, wie die Bestimmungen der V. sich in der Praxis bewährt haben und auf welche andere öffentl. Bauten dieselbe zur Anwendung gebracht worden ist. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 109 Nr. 147.)

2) R. des K. Min. des Inn., Abth. II. (Jacobi) v. 26. Aug. 1844 an die K. Reg. zu Stettin, betr. die Handhabung der Ruhe und Ordnung unter den Eisenbahn-Arbeitern.

Auf den Ber. v. 30. April d. J. über unruhige Auftritte der Arbeiter bei den Eisenbahnbauten zwischen Stettin und Stargard, wird im Einverständnisse des Herrn Fin. Min. der K. Reg. erwiedert, daß es zwar unzweifelhaft Sache der Polizeibehörden ist, die Ruhe und Ordnung unter den Eisenbahn-Arbeitern zu handhaben. Sowie es aber schon im eigenen Interesse der Eisenbahn-Gesellschaften liegt, hierzu in gewisser Weise mitzuwirken weil etwanige Ausschweifungen der Arbeiter meist und zunächst ihr Eigenthum und ihre Beamten treffen, so kann auch von den Eisenbahn-Gesellschaften, in deren Veranlassung Leute der untersten Klassen in beträchtlicher Zahl auf einen Fleck sich versammeln, mit allem Rechte verlangt werden, daß sie jedenfalls solche Maaßregeln treffen, ohne welche die Handhabung polizeilicher Ordnung durch die Polizeibehörden und Beamten entweder gar nicht, oder doch nicht in angemessener Weise und zur rechten Zeit stattfinden kann. Dahin gehört vornehmlich die Anstellung einer hinlänglichen Zahl geeigneter Aufseher, welche die Arbeiter unter ihren Befehlen haben, dieselben durch Disciplin und moralische Einwirkung im Zaum halten, in ihrem Treiben sorgfältig überwachen, bei etwa sich ergebender Widersetzlichkeit die polizeiliche Hülfe sogleich herbeirufen, und deren Einschreiten durch zuverlässige Bezeichnung der Ruhestörer und sonst zu gebende Aufklärungen, sowie durch ihr persönliches Ansehen, nöthigenfalls auch durch thätigen Beistand erleichtern.

Demgemäß hat die K. Reg. der Berlin-Stettiner-Eisenbahn-Gesellschaft das Erforderliche zu eröffnen, und das Weitere anzuordnen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1844 S. 255 Nr. 301.)

3) C. R. der K. Min. des Inn. (Gr. v. Arnim) u. der Fin. (Flottwell) v. 20. April 1845 an sämmtl. K. Reg. Feilhaltung von Lebensmitteln für die in Masse aufgestellten Eisenbahnarbeiter.

Es erscheint, wie der K. Reg. auf die Ber. v. 14. Jan. und 4. Febr. c. erwiedert wird, allerdings angemessen, daß den Eisenbahnarbeitern der Ankauf von Lebensmitteln in der Nähe der Stellen, an denen sie gerade beschäftigt sind, möglichst erleichtert werde. Es wird daher genehmigt, daß zuverlässigen Personen, mit Ausnahme der Schachtmeister, unter denen die Arbeiter stehen,

1) der Verkauf von Speisen und Getränken an die bezeichneten Arbeiter in bestimmten, in der Nähe der Arbeitsstellen befindlichen, jedoch nach dem Bedürfnisse wechselnden Lokalen, gegen Entrichtung der gesetzlichen Gewerbesteuer,
2) das Feilhalten der bezeichneten Gegenstände im Umhertragen, indem sie — wie die Marketender den manövrirenden Truppen — den Arbeitern folgen, gegen Erlegung der Gewerbesteuer vom stehenden Gewerbe nachgegeben werde.

Sowohl zu dem unter 1 als zu dem unter 2 bezeichneten Verkehr, welcher nach Umständen von derselben Person, oder auch von verschiedenen Personen ausgeübt werden kann, ist, bevor derselbe begonnen werden darf, die polizeiliche Erlaubniß erforderlich; auch muß derselbe vor dem Beginnen zur Entrichtung der Gewerbesteuer angemeldet werden.

Die polizeiliche Erlaubniß ist von dem Landrathe des Kreises, in welchem der Verkehr betrieben werden soll, zu ertheilen, und die Veranlagung zur Steuer erfolgt in der für die vierte Abtheilung eben dieses Kreises aufgestellten Gewerbesteuerrolle, und zwar die Veranlagung des zu 1 bezeichneten Gewerbes, je nach der Art desselben, in der Klasse B. oder C., die Besteuerung der Civil-Marketender zu 2. in der Klasse B.

Erstreckt sich der Verkehr der in einem Kreise koncessionirten und besteuerten Personen noch auf einen anderen Kreis, oder, mit dem weiteren Fortschreiten der Eisenbahnarbeiten, etwa noch auf einen dritten Kreis, so hat der Gewerbtreibende diese Ausdehnung oder Verlegung seines Gewerbes, vor deren Eintritt, dem Landrathe des betreffenden Kreises anzumelden, welcher dann für seinen Kreis die Erlaubniß zu ertheilen, und die Uebernahme der Gewerbesteuer auf die Rolle seines Kreises zu veranlassen hat. Findet der zu 1 bezeichnete Gewerbebetrieb auch an mehreren Stellen und in verschiedenen Kreisen statt, und erstreckt sich auch der oben zu 2 gedachte Gewerbebetrieb auf mehrere Kreise, so werden die Gewerbtreibenden doch immer nur mit Einem Satze, und nicht für jede Stelle, oder jeden Kreis besonders zur Gewerbesteuer herangezogen.

Daß den Schachtmeistern ein Verkehr mit den Arbeitern in der zu 1 und 2 angegebenen Art gestattet werde, erscheint deshalb bedenklich, weil den ersteren die Berechnung und Bezahlung des Lohnes obliegt, und dadurch leicht der Verdacht entsteht, daß sie diejenigen Arbeiter, welche bei ihnen Nahrungsmittel einkaufen, begünstigen. Auf der andern Seite wird aber auch das Kreditiren der Waaren durch das, zwischen den Arbeitern und Schachtmeistern bestehende Verhältniß sehr erleichtert, und bei den dann eintretenden Abrechnungen dürften die jetzt schon häufig vorkommenden Differenzen zwischen den Arbeitern und Schachtmeistern noch vermehrt werden, sowie überhaupt leicht alle Nachtheile eintreten, welche sich da zeigen, wo die Fabrikarbeiter ihre Lebensbedürfnisse bei den Fabrikherren oder Werkführern entnehmen. Es ist aber auch nicht erforderlich, gerade den

Schachtmeistern den Verkauf von Lebensmitteln zu übertragen, da mit Bestimmtheit angenommen werden kann, daß sich eine genügende Anzahl anderer dazu geeigneter Personen, durch welche im Interesse der Eisenbahnarbeiter eine Konkurrenz herbeigeführt wird, bereitwillig finden und sich den von der Polizeibehörde für nothwendig gehaltenen Bedingungen gern unterwerfen werden. Zweckmäßig würde es sein, wenn die betreffende Eisenbahn-Direktion bestimmte, ihr als zuverlässig bekannte Personen, welche jedoch in keinem anderen Verhältnisse zu den Arbeitern stehen, mit Genehmigung der Polizeibehörde und unter Kontrolle der Eisenbahnbeamten annähme und zugleich verpflichtete, den Arbeitern bei den eintretenden Lokalveränderungen zu folgen, insbesondere aber, sich über Preis und Beschaffenheit der Waare der Aufsicht der Direktionen zu unterwerfen.

Die K. Reg. hat dem Vorstehenden gemäß eine Aufforderung an die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahn ergehen zu lassen und überhaupt das Weitere zu verfügen, namentlich auch dafür zu sorgen, daß den betheiligten Gewerbetreibenden bei Ertheilung der Erlaubniß die geeigneten Eröffnungen gemacht werden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 104 Nr. 116.)

4) Ueber die portofreie Beförderung der Geldersparnisse der Eisenbahnarbeiter sind ergangen:

a) C. R. des K. General-Postmeisters (v. Nagler), des Min. der geistl., U. u. Med. Ang. (Eichhorn), des Fin. Min. (Beuth) u. des Min. des Inn. (v. Manteuffel) v. 21. Juli 1845 an die K. Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen, Westphalen und Rheinland.

Die K. Postverwaltung hat, mit Vorbehalt des Widerrufs, die Portofreiheit für die Uebersendung von Geldersparnissen der Eisenbahnarbeiter an deren Angehörige in der Heimath in Berücksichtigung der wohlthätigen Folgen bewilligt, welche hieraus für das leibliche und sittliche Wohl jener Arbeiter hervorgehen möchten.

Demgemäß werden jene Geldersparnisse bei Versendung, seitens der Eisenbahn-Direktionen, oder der von Letzteren den betr. Postanstalten speciell namhaft zu machenden Eisenbahn-Beamten, an die Ortsbehörden unter der Bedingung portofrei befördert werden, daß diese Sendungen unter dem Dienstsiegel der Eisenbahn-Behörden und unter der Rubrik stattfinden: „Geldersparnisse von Eisenbahnarbeitern; Absender: die Eisenbahn-Direktion zu N.“

Diese Bezeichnung ist mit der Unterschrift des betr. Direktions-Beamten zu beglaubigen. Erfolgt die Absendung von einem andern Eisenbahn-Beamten, so hat dieser in derselben Weise mit Angabe seines Charakters und mit eigenhändiger Unterschrift die Rubrik zu bescheinigen. Schriftliche oder andere Mittheilungen der Eisenbahnarbeiter dürfen jenen Sendungen nicht beigepackt werden, wie denn überhaupt, sowohl den Eisenbahn- als auch den Ortsbehörden die sorgfältigste Ueberwachung dieser Sendungen in Bezug auf die Verhütung jedes Mißbrauchs der Portofreiheit zur Pflicht zu machen ist.

Hiernach wird sich dann der Geschäftsgang in folgender Weise gestalten:

Der Absender übergiebt an den betr. Eisenbahn-Beamten die Adresse desjenigen, an welchen das Geld versendet werden soll. Diese Adresse wird mit dem Gelde couvertirt und auf das Couvert wird die Adresse derjenigen Ortsbehörde gesetzt, unter welcher der Geldempfänger wohnhaft ist. Gleichzeitig erfolgt auf dem Couvert die Bescheinigung der Eisenbahn-Behörde in der oben angegebenen Weise. Um jedoch die Auszahlung durch die Ortsbehörde an den Geldempfänger zu sichern, ist unter der Rubrik: „Geldersparnisse von Eisenbahnarbeitern“ der Vermerk zu setzen: „auszuzahlen an den N. N. zu N. N.“, wonächst die Ortsbehörde, an welche die Versendung geschieht, dem betr. Postamte außer dem quittirten Postscheine noch die Quittung desjenigen zuzustellen hat, der auf dem Couvert als Empfänger bezeichnet ist.

Ew. ꝛc. ersuchen wir, diese Angelegenheit durch die Amtsblätter der K. Reg. dortiger Provinz zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, und gleichzeitig die K. Reg. wegen der erforderlichen Verfügungen an die betr. Eisenbahn-Direktionen und an die Ortsbehörden mit Anweisung zu versehen.

Die K. Postanstalten werden besonders instruirt werden.

Ueber die Regulirung dieser Angelegenheit wollen Ew. ꝛc. seiner Zeit berichten.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 242 Nr. 248.)

b) R. des K. General-Postamts (Schmückert) v. 20. Juli 1847.

Die nach der C. V. v. 23. Juni 1845 für die Beförderung von Geldersparnissen der inländischen Eisenbahnarbeiter an ihre Angehörigen in der Heimath bewilligte Portofreiheit soll von jetzt ab auch auf dergleichen Geldsendungen von den bei ausländischen Eisenbahnbauten beschäftigten Arbeitern, welche Preuß. Unterthanen sind, auf den Preuß.

Posten in dem Falle Anwendung finden, daß die in der gedachten C. V. hierunter vorgeschriebenen Bedingungen vollständig erfüllt werden.

Hiernach haben sich die Postanstalten zu achten.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 215 Nr. 273.)

c) C. R. der K. Min. des Inn. (v. Bodelschwingh) u. der Fin. (v. Düesberg), und des General-Postmeisters (v. Schaper) v. 25. Sept. 1847 an die K. Oberpräsidenten der Provinzen Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen und der Rheinprovinz, sowie an das K. Oberpräsidium der Provinz Westphalen.

Die nach dem gemeinschaftlichen Erlasse des Min. des Inn., des Fin. Min. und des Postdepartements v. 21. Juli 1845 (Min. Bl. S. 242 Nr. 248) erfolgte Bewilligung der Portofreiheit für die Beförderung von Geldersparnissen der Eisenbahnarbeiter an ihre Angehörigen in den K. Staaten ist nunmehr auch auf dergl. Geldsendungen der bei ausländischen Eisenbahnbauten beschäftigten diesseitigen Unterthanen in Betreff des Preuß. Porto unter denselben Bedingungen ausgedehnt worden, welche in dem obgedachten Erlasse v. 21. Juli 1845 vorgeschrieben worden sind.

Ew. ꝛc. ersuchen wir, dieses durch die Amtsblätter der K. Reg. dortiger Provinz zur öffentl. Kenntniß zu bringen und gleichzeitig den K. Reg. aufzugeben, nach Befinden der Umstände die betr. ausländischen Eisenbahn-Gesellschaften hiervon zu benachrichtigen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 266 Nr. 319.)

d) Vergl. Nr. 13 der allgemeinen Bestimmungen zu der V. v. 21. Dec. 1846, betr. die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter.

(s. oben S. 111.)

Zweites Kapitel.

Von der Aufsicht des Staates in Betreff des Fracht- und Bahngeld-Tarifs.

Die betr. Vorschriften sind in den §§. 26—35 des G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahnen ertheilt worden. Sie bestimmen:

1) daß für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Jan. der Gesellschaft das Recht zusteht, ohne Zulassung eines Konkurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise nach ihrem Ermessen zu bestimmen, wobei jedoch eine nähere angeordnete Kontrolle durch die Staatsbehörden stattfindet (§. 26);

2) daß nach Ablauf der ersten drei Jahre zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütigung, die Befugniß erlangen können, wenn das Handels-Min. es angemessen findet, denselben eine Koncession zu ertheilen (§. 27).

3) Ueber die Regulirung des Bahngeldes oder der Vergütigung im Falle des §. 27 werden in den §§. 28—31 und §. 45 die näheren Anordnungen ertheilt, und der §. 32 disponirt über die durch die Staats-Reg. auszuübende Kontrolle bezüglich der Regulirung der Transportpreise solcher Transport-Gesellschaften.

4) Der §. 33 ertheilt nähere Vorschriften über die Beschränkung der Höhe des Reinertrages des in dem Unternehmen angelegten Kapitals und über die Bildung eines Reservefonds.

5) Im §. 34 wird angeordnet, daß um die Ausführung der in den §§. 29 bis 33 gegebenen Vorschriften möglich zu machen, die Gesellschaft zu einer genauen Rechnungsführung und zur jährlichen Einreichung ihrer Rechnung bei der vorgesetzten Reg. verpflichtet sein solle.

Endlich bestimmt

6) der §. 35, daß die Entscheidung über Streitigkeiten bezüglich der Anwendung des Bahngeld- oder des Fracht-Tarifs zwischen der Gesellschaft

und Privatpersonen der betr. Reg., mit Vorbehalt des Rekurses an das Handels-Min., zustehen solle.

Vergl. die §§. 26—35. a. a. O. oben S. 28 ff.

Drittes Kapitel.

Von anderweitigen Maaßregeln des Staates in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahn-Gesellschaften.

I. Einführung des Zollgewichts bei dem Verkehr auf den Eisenbahnen.

Allerh. Erlaß v. 29. April 1848, betr. die Anwendung des Zollgewichts zur Erleichterung und Beförderung des Verkehrs auf den Eisenbahnen.

Da nach dem Ber. v. 31. v. M. die Anwendung des in der V. v. 31. Okt. 1839 (G. S. S. 325) vorgeschriebenen Zollgewichts zur Erleichterung und Beförderung des Verkehrs auf den Eisenbahnen gereichen wird, so will Ich dem Antrage gemäß hierdurch bestimmen, daß das gedachte Zollgewicht fortan auch im Eisenbahnverkehr zur Anwendung kommen soll.

Das Min. für H., G. u. öffentl. A. wird ermächtigt, den Zeitpunkt, mit welchem dieses Gewicht eingeführt werden soll, festzusetzen, rücksichtlich der Verpflichtung des Publikums, die Frachtbriefe und Dekl. nach Zollgewicht auszustellen, den Umständen angemessene Ausnahmen zu gestatten und die zur Ausführung des gegenwärtigen Erlasses sonst erforderlichen Vorschriften zu ertheilen.

Dieser Erlaß ist durch die G. S. bekannt zu machen.

Potsdam, den 29. April 1848.

Friedrich Wilhelm.

(G. S. 1848. S. 134.) v. Auerswald. v. Patow.

Dazu:

C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. Pommer-Esche) v. 21. Juni 1848 an sämmtl. K. Ober-Präsidenten, betr. die Anwendung des Zollgewichts bei dem Verkehr auf den Eisenbahnen.

In der Anl. (a.) erhält das K. Ober-Präsidium Abschrift einer Bekanntmachung, durch welche die in der Allerh. K. O. v. 29. April d. J., betr. die Anwendung des Zollgewichts im Eisenbahnverkehr (G. S. S. 134), dem Befinden des unterzeichneten Min. vorbehaltenen Ausführung Bestimmungen festgesetzt werden, mit dem Ersuchen, dieselbe durch die Amtsbl. der K. Reg. gefälligst zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Da übrigens die Anschaffung der Zollgewichte seitens der Eisenbahn-Gesellschaften nicht direkt geschehen kann, dieselben vielmehr sich deshalb an Eine der Eichungs-Kommissarien zu wenden haben, so wolle das K. Ober-Präsidium zugleich veranlassen, daß durch die K. Reg. den Eichungs-Kommissionen die Ermächtigung ertheilt werde, die erforderlichen Gewichts-Sätze den Eisenbahn-Gesellschaften auf deren Kosten nach Anleitung der Instr. v. 14. Juli 1839 anfertigen zu lassen.

Anl. a.

Bekanntmachung.

Nachdem durch die Allerh. K. O. v. 29. April d. J. (G. S. S. 134) die Anwendung des in der V. v. 31. Okt. 1839 (G. S. S. 325) vorgeschriebenen Zollgewichts für den Verkehr auf den Eisenbahnen, allgemein angeordnet ist, so wird in Gemäßheit der durch die erwähnte Ordre dem unterzeichneten Min. ertheilten Ermächtigung der Zeitpunkt, mit welchem die Anwendung des Zollgewichts im Verkehre auf den Eisenbahnen zu beginnen hat, hierdurch auf den 1. Okt. d. J. festgesetzt und zugleich bestimmt, daß die Eisenbahn-Gesellschaften die Ausstellung der Dekl. und Frachtbriefe in Zollgewicht seitens der Spediteure, Gewerbe- und Handeltreibenden von diesem Termine ab, zu verlangen berechtigt, hingegen verpflichtet sein sollen, von andern Absendern ferner auch solche Dekl. und Frachtbriefe anzunehmen, in welchen das Gewicht nach dem allgemeinen Landesgewichte ausgedrückt ist. Den Steuerbehörden gegenüber, muß auch fernerhin bei Anmeldung mahl- und schlachtsteuerpflichtiger Gegenstände das allgemeine Landesgewicht in Anwendung kommen und demgemäß das Zollgewicht auf dieses Gewicht zurückgeführt werden. Berlin, den 21. Juni 1848.

Min. für H., G. u. öffentl. A. Im Auftrage. v. Pommer-Esche.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 239. Nr. 266.)

II. Bestimmungen über die Behandlung des Waaren- und Sach-Transports in Bezug auf das Zollwesen.

Regul. v. 11. Sept. 1846 über die Behandlung des Waaren- und Sach-Transports auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Bezug auf das Zollwesen.

Da die zwischen Berlin und Hamburg angelegte Eisenbahn die Preußisch-Mecklenburgische Grenze durchschneidet, mithin auf derselben die Beförderung von Waaren und Sachen mit Ueberschreitung der Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks stattfindet, die Eigenthümlichkeit des Transports auf Eisenbahnen jedoch die unbedingte Anwendung der, bei dem gewöhnlichen Verkehr für die Zoll-Abfertigung und Kontrolle bestehenden Vorschriften nicht gestattet, so werden über die Behandlung des Waaren- und Sach-Transports auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, in Beziehung auf das Zollwesen, die nachstehenden Anordnungen erlassen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

1) Transportmittel.

§. 1. (a. Wie solche beschaffen sein müssen.) Die zum Transport von Waaren und Passagier-Effekten auf der Eisenbahn bestimmten Wagen müssen so eingerichtet sein, daß dieselben von der Zollbehörde durch anzulegende Schlösser leicht und sicher unter Verschluß genommen werden können.

Weder in diesen Wagen, noch in den Lokomotiven und den dazu gehörigen Tendern dürfen sich geheime oder schwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Waaren und Effekten geeignete Räume befinden.

In den Personenwagen dürfen Räume der letzteren Art überhaupt nicht vorhanden sein.

Die Güterwagen sind mit einer fortlaufenden Nummer, welche an einer, in die Augen fallenden Stelle anzubringen ist, zu bezeichnen. Befinden sich in einem Güterwagen mehrere, von einander geschiedene Abtheilungen (vergl. §. 11), so wird jede der letzteren durch einen Buchstaben bezeichnet.

§. 2. (b. deren Kontrollirung.) Die zum Güter-Transport innerhalb des Preußischen Gebiets dienenden Wagen müssen, bevor sie in Gebrauch genommen werden, dem Haupt-Zollamte in Wittenberge unter Angabe der Nummer und Buchstaben, mit welchen sie bezeichnet sind, schriftlich angemeldet und, behufs der Prüfung ihrer Verschluß-Einrichtung und Bezeichnung, auf dem Bahnhofe zur Besichtigung gestellt werden.

Gleiche Anmeldung muß stattfinden, wenn Güterwagen, welche die oben gedachte Bestimmung haben, dauernd außer Gebrauch kommen. Von den in doppelter Ausfertigung einzureichenden Anzeigen wird das eine Exemplar von dem Haupt-Zollamte mit der Bescheinigung, daß die Anmeldung geschehen, und gegen die Verschluß-Einrichtung nichts zu erinnern sei, versehen, zurückgegeben.

Die Zollbehörde kann auch zu jeder andern Zeit verlangen, daß ihr sowohl die Güter-, wie die Personenwagen, ingleichen die Lokomotiven und Tender, in sofern sie nicht gerade in Gebrauch sind, zur Besichtigung gestellt werden.

2) Stationsplätze und Haltestellen.

§. 3. Die Punkte, auf welchen sich innerhalb des Preußischen Gebiets Stationsplätze und Haltestellen befinden sollen, dürfen nur mit Genehmigung der K. Reg. zu Potsdam bestimmt werden. Die Eisenbahn-Gesellschaft ist daher verpflichtet, zu jeder beabsichtigten Vermehrung, Verminderung oder Verlegung derselben die Zustimmung der genannten Reg. nachzusuchen, und von jedem derartigen Antrage gleichzeitig dem Haupt-Zollamte in Wittenberge schriftliche Anzeige zu machen.

Mit Ausnahme der Fälle äußerer Nothwendigkeit dürfen die Wagenzüge auf der ganzen Bahnstrecke zwischen der Landesgrenze und Berlin nur an den genehmigten Stationsplätzen und Haltestellen anhalten, auch darf nur an diesen Plätzen und Stellen etwas ab- oder zugeladen werden.

Auf den Stationsplätzen in Wendisch-Warnow, Wittenberge und Berlin hat die Eisenbahn-Gesellschaft diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich sind, um während der Dauer der zollamtlichen Abfertigung den Zutritt des Publikums zu den Räumen, in welchen die Abfertigung stattfindet, zu verhindern; auch ist sie verpflichtet, auf den oben genannten Plätzen für geeignete Räume, sowohl zur Revision der Passagier-Effekten, als zur einstweiligen Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Waaren, zu sorgen. Die zu dem letzteren Zwecke bestimmten Räume müssen verschließbar sein, und werden von der Zollverwaltung und der Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich unter Verschluß gehalten.

3) Transportzeit.

§. 4. Diejenigen Wagenzüge, mit welchen Waaren oder auch (beim Eingang vom Auslande) die noch nicht abgefertigten Effekten der Reisenden transportirt werden, dürfen sich auf der Eisenbahn nur innerhalb der Tageszeit von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends

bewegen. Sie dürfen daher erst nach 6 Uhr Morgens resp. über die Grenze eingehen und von Berlin abfahren, und sie müssen vor 9 Uhr Abends eingehend in Berlin und ausgehend in Wendisch-Warnow eintreffen.

Wagenzüge der ebengedachten Art dürfen zwischen der Landesgrenze und Berlin nur allein auf dem Bahnhofe in Wittenberge über Nacht bleiben und müssen, in sofern dies geschehen soll, vor 9 Uhr Abends den genannten Bahnhof erreichen.

Auf Wagenzüge, mit denen lediglich Personen befördert werden, welche entweder keine Effekten bei sich führen, oder deren Effekten bereits zollamtlich abgefertigt sind, finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, von dem unter Berücksichtigung der vorstehenden Maaßgaben festzustellenden Fahrplan, ingleichen von jeder Abänderung desselben, bevor solche zur Ausführung kommt, der K. Reg. zu Potsdam, wie den Hauptämtern in Wittenberge und Berlin, schriftliche Mittheilung zu machen.

4) Abfertigungsstellen.

§. 5. Die Abfertigung der auf der Eisenbahn ein- und ausgehenden Güter und Effekten geschieht, je nach der Beschaffenheit und dem Bestimmungsort derselben, beziehungsweise bei

1) dem Neben-Zollamte erster Klasse in Wendisch-Warnow,
2) dem Haupt-Zollamte in Wittenberge, oder
3) dem Haupt-Steueramte für ausländische Gegenstände in Berlin,

nach den, in den §§. 10 bis 28 des Regul. enthaltenen näheren Vorschriften.

5) Abfertigungsstunden.

§. 6. Die in der Zoll-Ordnung (§§. 111 und 112) festgesetzten Geschäftsstunden werden für die im §. 5 genannten Aemter dahin erweitert, daß die Abfertigung der Passagier-Effekten, so wie der ankommenden und mit dem nämlichen Bahnzuge weiter gehenden Güter, gleich nach dem Eintreffen der Wagenzüge zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Festtagen bewirkt werden muß.

6) Amtlicher Verschluß.

§. 7. Die Kosten der Einrichtung zu der, statt des Bleiverschlusses in Anwendung zu bringenden Verschließung der Wagen und einzelnen Wagenräume mittelst besonderer Schlösser, zu welchen die Schlüssel nach erfolgter Anlegung in den Händen der Zollbeamten bleiben, hat die Eisenbahn-Gesellschaft zu tragen.

7) Amtliche Begleitung.

§. 8. Findet die Begleitung der Wagenzüge durch Zollbeamte statt, so muß den Begleitern ein Platz auf einem der Wagen nach ihrer Wahl und den von der Begleitung zurückkehrenden Beamten ein Sitzplatz in einem Personenwagen der mittleren Klasse unentgeltlich eingeräumt werden.

8) Besondere Befugnisse der obern Zollbeamten.

§. 9. Diejenigen Oberbeamten der Zoll-Verwaltung, welche mit der Kontrolle des Verkehrs auf der Eisenbahn und der, die Abfertigung desselben bewirkenden Zollstellen speziell beauftragt werden, und sich darüber gegen die Angestellten der Eisenbahn durch eine von der K. Reg. ausgestellte Legitimationskarte ausweisen, sind befugt, zum Zweck dienstlicher Revisionen oder Nachforschungen, die Wagenzüge an den Stationsplätzen und Haltestellen so lange zurückzuhalten, als die von ihnen für nöthig erachtete und möglichst zu beschleunigende Amtsverrichtung solches erfordert. Die bei den Wagenzügen oder auf den Stationsplätzen oder Haltestellen anwesenden Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft sind in solchen Fällen verpflichtet, auf die von Seiten der Zollbeamten an sie ergehende Anforderung bereitwillig Auskunft zu ertheilen und Hülfe zu leisten.

Nicht minder sind die auf die bezeichnete Art legitimirten Zollbeamten befugt, innerhalb der Tageszeit alle auf den Stationsplätzen und Haltestellen vorhandenen Gebäude und Lokalien, so weit solche zu Zwecken des Eisenbahndienstes und nicht blos zu Wohnungen benutzt werden, ohne die Beobachtung weiterer Förmlichkeiten zu betreten, und darin die von ihnen für nöthig erachteten Nachforschungen vorzunehmen.

Jeder Inhaber einer Legitimationskarte der erwähnten Art muß innerhalb derjenigen Strecke der Eisenbahn, welche auf der Karte bezeichnet sein wird, in beiderlei Richtungen, in einem Personenwagen zweiter Klasse unentgeltlich befördert werden.

II. Besondere Vorschriften über die Abfertigung.

A. Eingang vom Auslande.

1) Verladung der Güter.

§. 10. Sämmtliche Frachtgüter und Passagier-Effekten, welche auf der Eisenbahn eingehen sollen, müssen schon im Auslande in Güterwagen (§. 1) verladen werden, so daß sich bei Ueberschreitung der Landesgrenze in den Personenwagen nur solche, und zwar nicht zollpflichtige Kleinigkeiten, welche Reisende in der Hand oder sonst unverpackt bei sich führen, und auf den Lokomotiven und in den dazu gehörigen Tendern nur Gegenstände

befinden dürfen, welche die Angestellten oder Arbeiter der Eisenbahn-Gesellschaft auf der Fahrt selbst zu eigenem Gebrauch oder zu dienstlichen Zwecken nöthig haben.

Eine Ausnahme hiervon findet nur hinsichtlich der auf der Eisenbahn transportirten Reisewagen der mit dem nämlichen Zuge reisenden Passagiere dahin statt, daß dieselben mit dem darauf befindlichen Gepäcke eingehen dürfen.

Güter und Effekten, welche sich außerdem in andern, als den Güterwagen vorfinden, werden als Gegenstand einer beabsichtigten Zolldefraude angesehen.

§. 11. Bei der Verpackung der Güter und Effekten in die Güterwagen müssen dieselben ferner, theils nach den Orten, wo deren zollamtliche Abfertigung, den nachfolgenden Bestimmungen gemäß, von dem Einbringer begehrt wird (Wendisch-Warnow, Wittenberge oder Berlin, vergl. §. 5), theils nach ihrer Eigenschaft als Frachtstücke, oder als Passagiergut, gesondert werden.

Demgemäß sind schon im Auslande in verschiedene Wagen zu verladen,

1) für Wendisch-Warnow:
   a) diejenigen Frachtgüter, welche daselbst nach den Vorschriften der Zoll-Ordnung abgefertigt werden sollen,
   b) die Effekten der in Wendisch-Warnow selbst die Eisenbahn verlassenden Passagiere, und
   c) die Effekten der Reisenden, welche zwischen Wendisch-Warnow und Wittenberge abgehen;
2) für Wittenberge:
   a) die Frachtgüter, welche daselbst zur weiteren Abfertigung gelangen sollen,
   b) die Effekten der Passagiere, welche in Wittenberge die Bahn verlassen, und
   c) die Effekten der zwischen Wittenberge und Berlin abgehenden Reisenden;
3) für Berlin:
   a) die Frachtgüter, welche zur dortigen Abfertigung bestimmt sind,
   b) die Effekten der bis Berlin reisenden Passagiere.

Sind die für einen der genannten drei Orte bestimmten Frachtgüter und Passagier-Effekten nur in solcher Menge vorhanden, daß für beide zusammen ein Wagen ausreicht, so kann die Aufnahme derselben in dem nämlichen Wagen stattfinden; es muß jedoch in diesem Falle ein Wagen gewählt werden, in welchem sich mehrere, von einander geschiedene Abtheilungen befinden, damit die Frachtgüter von den Passagier-Effekten und die letzteren, je nachdem sie zu den vorstehend, unter 1. und 2. mit b. oder zu den mit c. bezeichneten gehören, gesondert verladen werden können.

2) Ordnung der Wagen.

§. 12. Die, einen Zug bildenden Wagen müssen so geordnet werden, daß

1) sämmtliche vom Auslande eingegangene Güterwagen ohne Unterbrechung durch andere Wagen, hinter einander folgen, und
2) die in Wendisch-Warnow und Wittenberge zurückbleibenden Güterwagen an diesen Orten mit Leichtigkeit von dem Zuge getrennt werden können.

3) Abfertigung in Wendisch-Warnow.

§. 13. (a. Abschließung des dazu bestimmten Raumes.) Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe angekommen ist, wird der Theil des letzteren, in welchem der Zug anhält, für den Zutritt aller anderen Personen, als der des Dienstes wegen anwesenden Zollbeamten und der Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen (vergl. §. 3), und der für die mitgekommenen Passagiere bestimmte Ausgang aus diesem Raume unter die Aufsicht der Zollbehörde gestellt.

Die Zulassung anderer Personen, auch der mit dem Wagenzuge weiter reisenden Passagiere, zu dem abgeschlossenen Raume, darf erst nach Beendigung der in den folgenden §§. 14—17 erwähnten zollamtlichen Verrichtungen stattfinden.

§. 14. (b. Anmeldung der Ladung.) Unmittelbar, nachdem der Zug im Bahnhofe zum Stillstande gekommen ist, hat der Zugführer oder der den Zug begleitende Packmeister dem Neben-Zollamte vollständige in deutscher Sprache verfaßte, mit Datum und Unterschrift versehene Ladungs-Verzeichnisse, in welchen die Frachtgüter nach Inhalt der Frachtbriefe, die Passagier-Effekten aber summarisch, der Kollizahl nach anzuführen sind, zu übergeben, und zwar:

1) ein besonderes Ladungs-Verzeichniß rücksichtlich derjenigen Frachtgüter und Passagier-Effekten, für welche die Abfertigung in Wendisch-Warnow,
2) ein zweites Ladungs-Verzeichniß rücksichtlich derjenigen Güter und Effekten, für welche die Abfertigung in Wittenberge,
3) ein drittes Ladungs-Verzeichniß rücksichtlich derjenigen Güter und Effekten, für welche die Abfertigung in Berlin begehrt wird.

Statt der Ladungs-Verzeichnisse können, nach der Wahl der Eisenbahn-Gesellschaft,

auch sofort vollständige Eingangs=Dekl., nach den Vorschriften der §§. 6 und 7 der Zoll-Ordnung v. 23. Jan. 1838 übergeben werden (vergl. §§. 18, 22, 23).

Als Passagier=Effekten im Sinne dieses Regul. werden nur diejenigen angesehen, deren Eigenthümer sich als Reisende in dem nämlichen Wagenzuge befinden. Reise=Effekten, welche ohne gleichzeitige Beförderung ihres Eigenthümers auf der Eisenbahn transportirt werden, gehören zu dem Frachtgute.

Poststücke, welche unter Begleitung eines Preuß. Postbeamten transportirt werden, bleiben von der Aufnahme in die Ladungs=Verzeichnisse, resp. Eingangs=Dekl., ausgeschlossen.

Den einzelnen Ladungs=Verzeichnissen, resp. Eingangs=Dekl., sind die Frachtbriefe über die darin aufgeführten Waaren und Güter beizufügen.

§. 15. (c. Revision der Personenwagen und Sonderung der zurückbleibenden und der weiter gehenden Passagier=Effekten.) Während der Berichtigung des Anmeldungspunktes werden die Personenwagen, Lokomotiven und Tender revidirt und diejenigen Frachtgüter und Passagier=Effekten, welche in Wendisch=Warnow nach den Vorschriften der Zoll=Ordnung abgefertigt werden sollen, von den mit dem nämlichen Wagenzuge weitergehenden gesondert.

§. 16. (d. Abfertigung der weiter gehenden Güter und Effekten. — aa. Der Effekten derjenigen Reisenden, welche die Bahn zwischen Wendisch=Warnow und Wittenberge verlassen.) Nachdem die Reisenden, welche die Eisenbahn zwischen Wendisch=Warnow und Wittenberge verlassen, aufgefordert worden, die zollpflichtigen Gegenstände, welche sie bei sich führen, zu deklariren, werden die Effekten derselben revidirt und, nach bewirkter Verzollung der vorgefundenen zollpflichtigen Gegenstände, in freien Verkehr gesetzt.

Finden sich bei einzelnen Reisenden zollpflichtige Gegenstände in solcher Mannigfaltigkeit oder Menge vor, daß deren sofortige Abfertigung mehr Zeit erfordern würde, als zum Verweilen der Wagenzüge in Wendisch=Warnow bestimmt ist, so müssen dergleichen Gegenstände einstweilen dort zurückbleiben, um — auf vorgängige Dekl. des Reisenden oder eines Beauftragten desselben — nach dem Abgange des Zuges abgefertigt und mit dem nächstfolgenden Wagenzuge weiter befördert zu werden.

§. 17. (bb. der übrigen weitergehenden Güter und Effekten.) Demnächst werden die Wagen, in welchen sich die zur Abfertigung in Wittenberge und resp. Berlin bestimmten Frachtgüter und Passagier=Effekten befinden, verschlossen und die Schlüssel den, mit der Begleitung des Wagenzuges beauftragten Zollbeamten eingehändigt.

Die nach §. 14 übergebenen Ladungs=Verzeichnisse oder Eingangs=Dekl. werden mit den dazu gehörigen Frachtbriefen eingesiegelt resp. an das Haupt=Zollamt in Wittenberge und an das Haupt=Steueramt in Berlin adressirt und nebst den, von dem Neben=Zollamte angefertigten Ansagezetteln den Begleitungs=Beamten zur Abgabe an die eben genannten Hauptämter übergeben.

§. 18. (e. Abfertigung der in Wendisch=Warnow zurückgebliebenen Güter und Effekten.) Unmittelbar, nachdem der Wagenzug von Wendisch=Warnow abgegangen ist, werden die Effekten der Reisenden, welche die Eisenbahn dort verlassen haben, abgefertigt.

Die in Wendisch=Warnow zurückgebliebenen Frachtgüter sind dem Neben=Zollamte daselbst seitens der Eisenbahn=Gesellschaft durch einen dazu von ihr bevollmächtigten Angestellten nach den Vorschriften der Zoll=Ordnung zu deklariren, worauf die Abfertigung nach eben diesen Vorschriften erfolgt.

Sollte in einzelnen Fällen die Abfertigung nicht am nämlichen Tage vollständig bewirkt werden können, so werden die Güter über Nacht in der unter Mitverschluß des Neben=Zollamtes stehenden Niederlage (§. 3) aufbewahrt.

4) Abfertigung in Wittenberge.

§. 19. (a. Abschließung des dazu bestimmten Raumes.) Gleich nach der Ankunft des Wagenzugs auf dem Bahnhofe bei Wittenberge wird der entsprechende Theil des letztern abgeschlossen, und es kommen dabei die Bestimmungen des §. 13 mit der Maaßgabe in Anwendung, daß die Wiederzulassung des Publikums zu dem abgeschlossenen Theile des Bahnhofes erst nach Beendigung der §§. 20 und 21 erwähnten Verrichtungen geschehen darf.

§. 20. (b. Sonderung der zurückbleibenden und der weiter gehenden Frachtgüter und Passagier=Effekten.) Demnächst werden die zur Abfertigung in Wittenberge bestimmten Frachtgüter und Passagier=Effekten von den mit dem nämlichen Wagenzuge weitergehenden gesondert.

§. 21. (c. Abfertigung der Effekten der zwischen Wittenberge und Berlin von der Bahn abgehenden Reisenden.) Sobald dies geschehen ist, wird zur Abfertigung der Effekten derjenigen Reisenden, welche die Eisenbahn zwischen Wittenberge und Berlin verlassen, geschritten, wobei die Bestimmungen des §. 16 maaßgebend sind.

§. 22. (d. Abfertigung der in Wittenberge zurückgebliebenen Güter und Effekten.) Nachdem die Wagenzüge nach Berlin weitergegangen sind, werden zunächst die Effekten der in Wittenberge zurückgebliebenen Passagiere abgefertigt.

Hinsichtlich der daselbst zurückbehaltenen Frachtgüter ist, wie im §. 18 vorgeschrieben, zu verfahren.

5) Ablieferung in Berlin.

§. 23. Nach Ankunft des Wagenzuges in Berlin werden sofort die Passagier-Effekten abgefertigt.

Für die mitgekommenen Frachtgüter gelten die Bestimmungen des §. 18.

B. Ausgang nach dem Auslande.

1) Gegenstände, welche einem Ausgangszoll unterliegen.

§. 24. Sollen Waaren, welche mit einem Ausgangszolle belegt sind, auf der Eisenbahn nach dem Auslande gesendet werden, so liegt dem Versender ob, vor erfolgter Uebergabe der Waaren an die Eisenbahn-Gesellschaft den Ausgangszoll bei einer, zu dessen Erhebung befugten Zoll- oder Steuerstelle zu entrichten. Die darüber empfangene Quittung muß die Waare begleiten, und beim Ausgange dem Neben-Zollamte in Wendisch-Warnow zu Vergleichung mit der Waare übergeben werden.

2) Waaren, deren Ausgang amtlich zu erweisen ist.

§. 25. Werden Waaren ausgeführt, deren Ausgang amtlich bescheiniget werden muß, so sind dieselben in Berlin, resp. Wittenberge, unter Aufsicht der Zollbehörde in die dazu bestimmten verschließbaren Wagenräume einzuladen und letztere zu verschließen. Es genügt sodann, wenn auf der, die Waare betreffenden, amtlichen Bezettelung (Begleitschein, Uebergangsschein, Deklarationsschein), welche den begleitenden Zollbeamten zu übergeben ist, das Einladen der Waaren und den Verschluß des Wagens, so wie der Abgang des letzteren auf der Eisenbahn, resp. von dem Haupt-Steueramte in Berlin oder dem Haupt-Zollamte in Wittenberge, der Ausgang über die Grenze aber von den Begleitungs-Beamten bescheinigt wird.

C. Transport im Inlande.

1) Im Grenzbezirke.

§. 26. Während des Transports von Gegenständen auf der Eisenbahn innerhalb des Grenzbezirks, oder aus demselben in das Binnenland, oder aus letzterem in den Grenzbezirk, wird der in der Zoll-Ordnung vorgeschriebene Ausweis durch Legitimationsscheine nicht gefordert. Die Eisenbahn-Gesellschaft ist jedoch verpflichtet, in sofern es für nöthig erachtet und von der K. Reg. angeordnet wird, innerhalb des Grenzbezirks Päckereien zur Beförderung landeinwärts entweder allgemein oder von gewissen Personen nur gegen eine, für jeden einzelnen Fall zu ertheilende schriftliche Erlaubniß des namentlich zu bezeichnenden Zollamts anzunehmen, welche dann das Frachtstück bis zum Bestimmungsorte begleitet.

Soweit Gegenstände, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen oder befördert worden sind, vor oder nach dem Transporte auf derselben den Grenzbezirk passiren, unterliegen solche den allgemeinen Vorschriften über die Transport-Kontrolle.

2) Im Binnenlande.

§. 27. Die Bestimmungen der Zoll-Ordnung über die Waaren-Controlle im Binnenlande kommen auch bei dem Verkehr auf der Eisenbahn zur Anwendung.

3) Mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände.

§. 28. Wenn in Spandau, Charlottenburg oder Berlin mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände auf der Eisenbahn eingehen, unterliegen solche den für die Erhebung und Kontrolle der Mahl- und Schlachtsteuer in diesen Orten bestehenden Einrichtungen und Anordnungen.

III. Strafen.

§. 29. Die Bestimmungen des Zoll-Strafgesetzes v. 23. Jan. 1838 kommen auch bei dem Waaren- und Sach-Transport auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn mit der Maßgabe in Anwendung, daß wegen Unrichtigkeiten in den Ladungsverzeichnissen (§. 14), so wie in den, Namens der Eisenbahn-Gesellschaft zu übergebenden Zoll-Deklarationen (§§. 18, 22, 23), derjenige zunächst in Anspruch genommen wird, welcher jene Schriftstücke unterzeichnet hat. In Ansehung der mit den Passagier-Effekten (vgl. §. 14) begangenen Defraudationen oder Kontraventionen, findet ein Straf-Anspruch gegen die Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft nur in dem Falle statt, wenn dieselben an der Defraudation oder Kontravention Theil genommen haben.

Für die von Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft verwirkten Geldstrafen, Zollgefälle und Kosten hat die genannte Gesellschaft, nach §. 19 des vorbezeichneten G., zu haften. Für Geldstrafen, Zollgefälle und Kosten, in welche die auf der Eisenbahn reisenden Personen aus Veranlassung der Effekten, welche dieselben bei sich führen, verurtheilt werden, liegt der Eisenbahn-Gesellschaft eine unmittelbare Vertretungs-Verbindlichkeit nicht ob.

Uebertretungen der Vorschriften dieses Regulativs werden, in sofern nicht nach den Bestimmungen des Zollstrafgesetzes eine härtere Strafe verwirkt ist, durch Ordnungsstrafen von Einem bis zehn Thalern geahndet.

IV. Vorbehalt von Abänderungen.

§. 30. Die Bestimmungen dieses Regulativs sind nicht als unabänderlich zu betrachten, es bleibt vielmehr ausdrücklich vorbehalten, diejenigen Modifikationen derselben eintreten zu lassen, welcher die Erfahrung über den Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn als nothwendig oder zweckmäßig ergeben möchte.

Berlin, den 11. Sept. 1846.

Der General-Direktor der Steuern. Kühne.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 216 Nr. 307.)

III. Einrichtung monatlicher Zusammenstellungen der Betriebs-Einnahmen der Preuß. Eisenbahnen.

C. R. der K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 11. Jan. 1851 an die K. Eisenbahn-Kommissariate und die K. Eisenbahn-Direktionen, Kommissionen und Verwaltungen.

Es sind bisher von den meisten Eisenbahn-Direktionen zwar Mittheilungen über die wöchentlich, monatlich oder vierteljährlich auf ihren Eisenbahnen erzielten Betriebs-Einnahmen bereits periodisch veröffentlicht und dabei theilweise Vergleichungen mit den in demselben Zeitraume des zunächst vorangegangenen Jahres gewonnenen Ergebnissen beigefügt; diesen Nachrichten mangelt indeß diejenige Gleichmäßigkeit in Bezug auf Inhalt, Form und Zeit, welche zur Gewinnung einer klaren leicht faßlichen Uebersicht über die laufenden Betriebs-Ergebnisse der verschiedenen Bahnen und deren Vergleichung unter einander wünschenswerth erscheint.

Um dem dafür sich interessirenden Publikum eine solche Uebersicht zu gewähren, beabsichtigte ich daher, künftig, und zwar v. Jan. d. J. ab, monatlich eine Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen der Eisenbahnen nach dem beiliegenden Schema (a) hier zusammentragen und im Staatsanzeiger veröffentlichen zu lassen. Es ist dabei auf die Länge und das Anlagekapital der einzelnen Bahnen besondere Rücksicht genommen, weil nur unter Beziehung auf diese eine Vergleichung zwischen den Betriebs-Einnahmen der Bahnen zu richtigen Beurtheilungen führen kann.

Ich beauftrage hiernach das K. Eisenbahn-Kommissariat unter Uebersendung von — Exemplaren dieses Schema's, die zum Kommissariate gehörigen Eisenbahn-Direktionen zur fortlaufenden monatlichen Mittheilung der in dem Schema näher bezeichneten Angaben zu veranlassen und demnächst diese Mittheilungen in orig. bis spätestens zum 8. jeden Monats hierher einzureichen.

Dabei bemerke ich noch, daß zwar für die Kolumnen 9, 10, 13, 14, 15 und 16 bereits vollständig festgestellte Angaben nicht gegeben werden können, es aber auch für den Zweck genügend erscheint, wenn die einzelnen Verwaltungen ihrer Betriebs-Einnahmen nur so genau angeben, als ihnen am Monatsschlusse dies vor definitiver Abrechnung und unter Vorbehalt späterer Festsetzung möglich ist.

Ich darf wohl vertrauen, daß die Eisenbahn-Direktionen, denen die möglichste Verbreitung dieser die Betriebs-Ergebnisse ihrer Bahnen betr. Mittheilungen und deren sachgemäße, eine richtige Beurtheilung derselben befördernde Zusammenstellung nur erwünscht sein kann, zur prompten Einsendung der erforderlichen Angaben gern bereit sein werden.

Anl. a.

Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen der Preuß. Eisenbahnen bis zum Schlusse des Monats 1851.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Laufende Nr.	Benennung der Bahn.	Länge der Bahn.	Länge der doppelgleisigen Strecken.	Gesammt-Anlage-Kapital.	Davon in Stamm-Aktien.	Zur jährlichen Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen sind erforderlich.	Auf die Stamm-Aktien ist im Jahre 1850 Dividende gezahlt.	Im Jahre 1851 betrug die Monats-Einnahme pro	Im Jahre 1851 betrug die Gesammt-Einnahme bis ult. Monat	Im Jahre 1850 betrug die Monats-Einnahme pro	Im Jahre 1850 betrug die Gesammt-Einnahme bis ult. Monat	Die Gesammt-Einnahme bis ult. Monat . . . . . 1851 beträgt daher mehr als 1850	Die Gesammt-Einnahme bis ult. Monat . . . . . 1851 beträgt daher weniger als 1850	Die Gesammt-Einnahme … beträgt daher pro Meile Bahn-Länge.	Die Gesammt-Einnahme … beträgt daher in Prozenten des Anlage-Kapitals.	Bemerkungen.
		Meilen.	Meilen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	pCt.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	pCt.	

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 26 Nr. 27.)

Dritte Unter-Abtheilung.

Die besondere Gesetzgebung in Bezug auf die einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften.

Die speziellen Gesetze, welche die Rechtsverhältnisse der einzelnen im Preuß. Staate konzessionirten Eisenbahn-Gesellschaften feststellen, sind in den für dieselben vereinbarten und landesherrlich bestätigten Statuten, nebst deren Nachträgen enthalten[1]).

Diese bis jetzt konzessionirten Eisenbahn-Gesellschaften und die für dieselben erlassenen Spezial-Gesetze sind folgende:

I.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Jahre 1835 bildete sich in Berlin eine Aktien-Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam, welche am 30. Okt. 1838 in ganzer Länge dem Verkehr eröffnet wurde. Das durch die K. O. v. 23. Sept. 1837 bestätigte Statut der Berlin-Potsdamer Eisenbahn ist v. 23. Aug. und 23. Sept. 1837[2]) und es sind dazu zwei Nachträge v. 25. Juli 1840 und 25. Febr. 1842 erlassen worden[3]).

Im Jahre 1845 bildete sich indeß eine Aktien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche im Anschlusse an die Berlin-Potsdamer Bahn von Potsdam über Brandenburg, Genthin und Burg nach Magdeburg führend, die Benennung: „Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft“ erhielt, hiernächst aber, unter Auflösung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, mit letzterer vollständig vereinigt wurde und seit dieser Vereinigung die Firma: „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft“ führt.

A. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind:

1) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 17. Aug. 1845 für die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft nebst dem Statut.
(G. S. 1845 S. 555–572.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 28. Aug. 1849 über einige Abänderungen des Statuts der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.
(G. S. 1849 S. 353—335.)

B. Ueber die Emission von Prioritäts-Obligationen dieser Gesellschaft sind nachstehende Privilegien erlassen worden:

1) Privilegium v. 17. Aug. 1845 wegen Emission von 2,367,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.
(G. S. 1845 S. 572—578.)

---

[1]) Die Statuten der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften und die zu denselben ergangenen Nachträge haben vorzugsweise nur für die betr. Gesellschaften ein besonderes Interesse. Aus diesem Grunde, und da ihr vollständiger Abdruck allein einen umfangreichen Band gebildet haben würde, erschien es für den Plan und Zweck des vorliegenden Werkes genügend, dieselben nur, unter Hinweisung auf die betr. Jahrgänge und Seitenzahl der Gesetz-Sammlung zu allegiren und übersichtlich zusammen zu stellen.

[2]) Vergl. die allegirte K. O. und das Statut in der Kameralist. Zeitung pro 1837 Nr. 45 S. 1058 u. 1060.

[3]) Vergl. dieselben in der Kameralist. Zeitung pro 1840 Nr. 38 S. 891 und im Potsdamer Amtsblatt pro 1842 St. 11. S. 65.

2) Privilegium v. 10. Juli 1846 wegen Emission von 1,632,800 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1846 S. 319—325.)

Dazu:

K. O. v. 7. Nov. 1846, betr. die Erhöhung des Zinssatzes für die zufolge Privilegiums v. 10. Juli 1846 noch auszugebenden Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1846 S. 474.)

3) Privilegium v. 21. Juni 1847 wegen Emission von 1,500,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1847 S. 247—253.)

4) Privilegium v. 27. Juni 1849 wegen Emission von 1,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1849 S. 243—248.)

5) Privilegium v. 17. Sept. 1851 wegen Emission von 2,989,800 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 612—618.)

II.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abth. I. Abschn. 2 S. 349 ff.

B. Die Herstellung dieser Eisenbahnverbindung stützt sich auf die Staats-Verträge v. 8. Nov. 1841 zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg (s. unten.)

C. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 28. Febr. 1845 für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft nebst dem Statut v. 28. Juli 1843. (G. S. 1845 S. 167—194.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 3. Juli 1851, betr. den Nachtrag zum Statut der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft nebst dem Nachtrage. (G. S. 1851 S. 463—481.)

D. Ueber die Emission von Prioritäts-Obligationen dieser Gesellschaft sind nachstehende Privilegien ertheilt worden:

1) Privilegium v. 27. Nov. 1846 wegen Emission von 5,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1846 S. 521—528.)

2) Privilegium v. 11. Aug. 1848 wegen Emission von 1,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1848 S. 215—222.)

III.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche Berlin über Trebbin, Luckenwalde, Zahna, Wittenberg und Dessau mit Cöthen verbindet und welche ursprünglich den Namen der „Berlin-Sächsischen“ führte, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abth. I. Abschn. 2 S. 384 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind:

1) Statut der Berlin-Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit der Bestätigungs-Urkunde v. 15. Mai 1839. (G. S. 1839 S. 177—197.)

2) Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde v. 2. Sept. 1845, betr. den Nachtrag zu dem Statute der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft

wegen einer Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa und wegen Erhöhung des Stamm-Kapitals um 3,000,000 Thlr. nebst dem Nachtrage.
(G. S. 1845 S. 601–604.)

Dazu:

Genehmigungs-Urkunde v. 12. April 1847, betr. die sofortige Emission von 2500 Stück Aktien Litt. B. der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit v. 1. Jan. 1847 ab laufenden Dividenden-Scheinen. (G. S. 1847 S. 191.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 26. Juli 1848 über einige Abänderungen des Statuts für die Berlin-Anhaltsche Eisenbahn-Gesellschaft und die derselben beigefügten Nachtragsbestimmungen. (G. S. 1848 S. 205–210.)

C. Ueber die Emission von Prioritäts-Obligationen dieser Gesellschaft sind folgende Privilegien ertheilt worden:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 7. Dec. 1840, nebst dazu gehörigem Nachtrage zu dem Statute der Berlin-Anhaltschen Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff der Verausgabung von Einer Million Thaler Prioritäts-Aktien.
(G. S. 1840 S. 376–381.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 18. Febr. 1842, nebst dem dazu gehörigen zweiten Nachtrage zu dem Statut der Berlin-Anhaltschen Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff der Verausgabung von 500,000 Thlr. Prioritäts-Aktien.
(G. S. 1842 S. 77–80.)

IV.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Berlin über Bernau, Neustadt-Eberswalde und Angermünde nach Stettin führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abth. I. Abschn. 2 S. 691 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die erlassenen Vorschriften wegen Deckung ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind folgende:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 12. Okt. 1840 über die beigefügten Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1840 S. 305–322.)

2) Privilegium v. 13. Febr. 1843 wegen Emission auf den Inhaber lautender Obligationen über eine Anleihe der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zum Betrage von 500,000 Thlr. (G. S. 1843 S. 96–101.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 26. Jan. 1844 des Nachtrags zu den Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, betr. die Anlage einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard nebst dem Nachtrage.
(G. S. 1844 S. 59–60.)

4) K. O. v. 11. Okt. 1844, betr. die Emission von 500,000 Thaler Aktien der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zur Tilgung der nach dem Privilegium v. 13. Febr. 1843 emittirten Obligationen. (G. S. 1845 S. 423.)

5) Bestätigungs-Urkunde v. 29. Jan. 1847, betr. die Erhöhung des Anlage-Kapitals der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft durch Emission von 600,000 Thlr. neuer Stamm-Aktien und Bestätigung des Nachtrags zum Statute dieser Gesellschaft, nebst dem Nachtrage (G. S. 1847 S. 80–82.)

6) Privilegium v. 25. Juni 1848, wegen Emission auf den Inhaber lautender Obligationen über eine Anleihe der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zum Betrage von 800,000 Thlr. (G. S. 1848 S. 194–198.)

7) Allerh. Erlaß v. 9. Sept. 1851, betr. die Herabsetzung der Zinsen der nach dem Privilegium v. 25. Juni 1848 ausgegebenen Prioritäts-Obligationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft von 5 Prozent auf $4\frac{1}{2}$ Prozent.
(G. S. 1851 S. 612.)

V.

Die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Diese Bahn verbindet die Städte Preuß. Stargard und Posen über Arnswalde, Woldenberg und indem sie zwischen Driesen und Filehne die Netze, und bei Wronke die Warthe überschreitend, bei Samter vorbeiführt.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 4. März 1846 für die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft, mit dem Statut für dieselbe. (G. S. 1846 S. 89—108.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 8. März 1847, für den Nachtrag zum Statut der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft v. 4. März 1846 in Betreff der Zinsgarantie des Aktienkapitals von Seiten des Staats, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1847 S. 177—182.)

3) Allerh. Erlaß v. 30. Juni 1851, betr. die Einsetzung einer K. Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welcher die Verwaltung der Stargard-Posener Eisenbahn übertragen worden. (G. S. 1850 S. 458.)

VI.

Die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Magdeburg über Köthen und Halle auf Leipzig bis zur Sächsischen Gränze führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abth. I. Abschn. 2. S. 434 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die erlassenen Vorschriften wegen Deckung ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind folgende:

1) Allerh. Erlaß v. 13. Nov. 1837, betr. die Bestätigung des Statuts für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statut. (G. S. 1851 S. 726—742.)

2) Allerh. Erlaß v. 28. März 1840, betr. die Erhöhung des Aktien-Kapitals der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft um 700,000 Thlr. und die Bestätigung des Nachtrags zum Statute dieser Gesellschaft, nebst dem Nachtrage. (G. S. 1851 S. 743—747.)

3) Allerh. Erlaß v. 15. Jan. 1842, betr. die Vermehrung des Gesellschafts-Kapitals der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft um 1,100,000 Thlr., und die Bestätigung des ferneren Nachtrags zum Statute dieser Gesellschaft, nebst dem Nachtrage. (G. S. 1851 S. 748—752.)

4) Bestätigungs-Urkunde v. 5. Nov. 1851, betr. die zusätzlichen Bestimmungen zum Statut der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 725—726.)

5) Privilegium v. 5. Nov. 1851, wegen Emission von 1,900,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 721—725.)

VII.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Magdeburg über Gr. Oschersleben nach Halberstadt führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abth. I. Abschn. 2. S. 474 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) K. O. v. 14. Jan. 1842, betr. die Anlage einer Eisenbahn von Magdeburg nach Halberstadt und nach Braunschweig, nebst den betr. Staatsverträ-

gen zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig, und zwischen Preußen und Braunschweig v. 10. April 1841. (G. S. 1842 S. 45—57.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 14. Jan. 1842 für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, sowie des Statuts der letzteren v. 13. Sept. 1841, nebst diesem Statut. (G. S. 1842 S. 58—74.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 22. Aug. 1848, betr. den Nachtrag zu dem durch den Erlaß v. 14. Jan. 1842 bestätigten Statut der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft v. 13. Sept. 1841, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1848 S. 232—233.)

4) Privilegium v. 10. März 1851 wegen Ausgabe von 700,000 Thlr. Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 30—35.)

VIII.

Die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Diese Bahn führt von Magdeburg durch die Altmark über Wolmirstädt, Stendal, Osterburg, Seehausen nach Wittenberge, und schließt sich bei letzterer Stadt der Berlin-Hamburger Bahn an.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 31. Jan. 1847 für die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statut. (G. S. 1847 S. 83—104.)

2) Privilegium v. 4. März 1850 wegen Emission von 2,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1850 S. 201—206.)

IX.

Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha nach Eisenach, und von dort weiter bis gegen die Kurfürstl. Hessische Grenze bei Gerstungen führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2. S. 1101 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 20. Aug. 1844 für die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statut dieser Gesellschaft, und den betr. Staatsverträgen zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha v. 20. Dec. 1841 und 19. April 1844. (G. S. 1844 S. 419—450.)

2) Privilegium v. 23. Juli 1847 wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen über eine Anleihe der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft von 4,000,000 Thlr. (G. S. 1847 S. 288—294.)

3) Genehmigungs-Urkunde v. 1. Febr. 1848, betr. die Abänderung des unterm 23. Juli 1847 ertheilten Privilegiums wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen über eine Anleihe der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft von 4,000,000 Thlr. (G. S. 1848 S. 30—36.)

4) Privilegium v. 1. März 1852 wegen Emission auf den Inhaber lautender fünfprozentiger Prioritäts-Obligationen über eine Anleihe der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft von Einer Million Thaler, nebst dem Plan für diese Emission. (G. S. 1852 S. 57—67.)

X.

Die Nieder-Schlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Diese Gesellschaft war ursprünglich nur für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche sich an die bereits bestehende Berlin-Frankfurter

Eisenbahn-Gesellschaft anschließen und über Liegnitz nach Breslau führen sollte, sowie zugleich auch zur Ausführung einer Anschlußbahn nach Görlitz und deren weiteren Fortsetzung nach der K. Sächsischen Landesgrenze koncessionirt. Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft hatte schon früher durch die K. O. v. 28. März 1840 und die Bestätigungs-Urkunde ihrer Statuten v. 15. Mai 1841 (G. S. 1841 S. 94 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten. Im Jahre 1845 wurde indeß die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft (mittelst Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde v. 27. Juni 1845) vollständig mit der Nieder-Schlesisch-Märkischen, und zwar unter dieser letzteren Bezeichnung vereiniget[1]). — Seit dem 1. Jan. 1852 ist demnächst die Nieder-Schlesisch-Märkische Eisenbahn (in Gemäßheit des G. v. 31. März 1852, G. S. 1852 S. 89, s. oben S. 10) in das Eigenthum des Staats übergegangen.

B. Ueber die Geschichte und die Verhältnisse dieser Bahnen vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2. S. 493 ff., S. 545 ff. und S. 562 ff.

C. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die Vorschriften über die Deckung ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind in nachstehenden Bestimmungen enthalten:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 27. Nov. 1843 für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statut und dem Staats-Vertrage v. 24. Juli 1843 zwischen Preußen und Sachsen, betr. die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden. (G. S. 1843 S. 371—410.)

2) Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde v. 27. Juni 1845, betr. die Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit dem Nachtrage zum Statute der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff der Emission von 50,000 Stück Prioritäts-Aktien. (G. S. 1845 S. 459—469.)

3) Privilegium v. 26. Juni 1846 wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritätsobligationen über eine Anleihe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft von 3,500,000 Thlr., nebst dem zweiten Nachtrage zum Statut der genannten Gesellschaft. (G. S. 1846 S. 238—249.)

4) Bestätigungs-Urkunde v. 20. Aug. 1847 nebst dem dazu gehörigen dritten Nachtrage zum Statut der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, betr. die Emission von 23,000 Stück Prioritäts-Obligationen über zusammen 2,300,000 Thlr. Kurant. (G. S. 1847 S. 343—349.)

5) Bestätigungs-Urkunde v. 23. Febr. 1849 des vierten Nachtrages zum Statut der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1849 S. 135—138.)

6) Privilegium v. 25. Juni 1851 wegen Emission von Prioritäts-Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Gesammtbetrage von 1,000,000 Thlr. (G. S. 1851 S. 442—450.)

---

[1]) Aus diesem Grunde hat das Statut der früheren Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft kein praktisches Interesse mehr. Dasselbe ist mittelst K. O. v. 15. Mai 1841 bestätiget worden. Vergl. G. S. 1841 S. 94 ff. — Auch die Bestätigungs-Urkunde v. 17. Okt. 1842 nebst Nachtrag zu dem Statute der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, in Betreff der Verausgabung von 600,000 Rthl. Prioritäts-Aktien, (G. S. 1842 S. 300 ff.) ist deshalb nicht mehr von praktischem Interesse.

7) G. v. 31. März 1852, betr. die Erwerbung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den Staat. (G. S. 1852 S. 89—90, s. oben S. 10.)

XI.

Die Nieder-Schlesische Zweigbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche die Städte Glogau, Sprottau und Sagan mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verbindet, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 1. S. 571 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 8. Nov. 1844 für die Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft, nebst dem Gesellschafts-Statute. (G. S. 1844 S. 677—696.)

2) Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde v. 5. Nov. 1847 für den zweiten Nachtrag zum Statut der Niederschlesischen Zweig-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1848 S. 3—9.)

C. Ueber die Emission von Prioritäts-Obligationen dieser Gesellschaft sind folgende Bestimmungen erlassen:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 12. Juni 1846, nebst dem dazu gehörigen Nachtrage zu dem Statute der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft, in Betreff der Emission von 4000 Stück Prioritäts-Obligationen im Betrage von 500,000 Thlr. (G. S. 1846 S. 221—226.)

2) K. O. v. 12. Nov. 1847, betr. die Erhöhung des Zinssatzes für die, zufolge der Bestätigungs-Urkunde v. 12. Juni 1846 noch auszugebenden Prioritäts-Obligationen der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft im Betrage von 248,000 Thlr. (G. S. 1847 S. 402.)

3) Genehmigungs-Urkunde v. 25. Juni 1848, betr. die Umwandlung von 870 Stück Stamm-Aktien der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft in fünfprozentige Prioritäts-Stamm-Aktien. (G. S. 1848 S. 168.)

XII.

Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln, durch Oberschlesien über Cosel und Gleiwitz nach Myslowitz, und von dort, vermittelst einer Zweigbahn, nach der Gränze bei Krakau zum Anschluß an die Krakau-Oberschlesische Eisenbahn, führt, auch mit einer Zweigbahn verbunden ist, welche die Oberschlesischen Gruben- und Hütten-Reviere untereinander und mit der Hauptbahn in Verbindung setzt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 579 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die wegen Deckung ihrer Bau- und Betriebsfonds ergangenen Bestimmungen sind folgende:

1) Statut der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der Bestätigungs-Urkunde v. 2. Aug. 1841 und der K. O. v. 24. März 1841. (G. S. 1841 S. 233—251.)

2) Nachtrag zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, nebst Genehmigungs-Urkunde v. 26. Febr. 1842. (G. S. 1842 S. 81—82.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 7. März 1843 des Nachtrags zu dem Statuten der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, in Betreff der Verausgabung von 370,000 Thlr. Prioritäts-Aktien. (G. S. 1843 S. 170—176.)

4) Bestätigungs-Urkunde v. 11. Aug. 1843 nebst dem dazu gehörigen

Nachtrage zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff der Weiterführung der Bahn von Oppeln bis nach der Landesgränze bei Berun.
(G. S. 1843 S. 310—319.)

5) Bestätigungs-Urkunde v. 8. Febr. 1846, nebst dem dazu gehörigen Nachtrage zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff der Emission von 1,276,000 Thlr. Prioritäts-Aktien v. 3. Nov. 1845.
(G. S. 1846 S. 73—76.)

6) Bestätigungs-Urkunde v. 12. Febr. 1847, nebst dem dazu gehörigen Nachtrage zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, in Betreff der Emission von Aktien im Betrage von 823,400 Thlr. v. 25. Nov. 1846.
(G. S. 1847 S. 110—111.)

7) Allerh. Urkunde v. 1. Sept. 1848, betr. die Bestätigung des fünften Nachtrages zu den Statuten der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1848 S. 252—253.)

8) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 24. März 1851, betr. die Anlage einer Eisenbahn im Oberschlesischen Bergwerks-Revier und den hierauf bezüglichen sechsten Nachtrag zum Statut der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 66—67.)

9) Allerh. Privilegium v. 24. März 1851 wegen Emission von Einer Million Thalern Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 67—72.)

XIII.

Die Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche, der Oberschlesischen Eisenbahn sich anschließend, die Städte Neisse und Brieg über Grottkau verbindet, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 655 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 13. März 1846 für die Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst der K. O. v. 4. April 1845, betr. die beabsichtigte Eisenbahn-Anlage von Brieg über Grottkau nach Neisse durch eine Aktien-Gesellschaft, und dem Statute dieser Gesellschaft. (G. S. 1846 S. 129—148.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 23. Juli 1851, betr. den ersten Nachtrag zum Statut der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft v. 30. Mai 1851.
(G. S. 1851 S. 593—595.)

XIV.

Die Wilhelms-Bahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche sich bei Cosel der Oberschlesischen Eisenbahn anschließt und über Ratibor nach der Landesgränze bei Oderberg zum Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands Nordbahn führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 639 ff.

B. Die Grundgesetze und die Bestimmungen wegen Deckung der Bau- und Betriebsfonds dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 10. Mai 1844 für die Wilhelms-Bahn-Gesellschaft, nebst den Statuten derselben.
(G. S. 1844 S. 127—146.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 19. April 1847, betr. die Vermehrung des Anlage-Kapitals der Wilhelms-Bahn-Gesellschaft um 250,000 Thlr. durch Ausgabe von 3750 Stück Prioritäts-Obligationen, nebst dem Nachtrage zum Statute. (G. S. 1847 S. 203—208.)

XV.

Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Breslau aus, in der Richtung nach Canth gehend, sich in zwei Flügel theilt, deren linker nach Schweidnitz, und deren rechter nach Freiburg führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 659 ff.

B. Die Grundgesetze und die Bestimmungen wegen Deckung der Bau- und Betriebs-Fonds dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 10. Febr. 1843 für die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst der (die landesherrliche Zustimmung ertheilenden) Ordre v. 9. Okt. 1841 und dem Statute der Gesellschaft v. 16. März 1842. (G. S. 1843 S. 53—72.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 16. Febr. 1844 des Nachtrages v. 11. Dec. 1843 zu dem Statute der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, in Betreff der Verausgabung von 400,000 Thlr. Prioritäts-Aktien, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1844 S. 61—66.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 14. Aug. 1846 des zweiten Nachtrages v. 8. Juli 1846 zu dem Statute der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1846 S. 326—328.)

4) Bestätigungs-Urkunde eines Nachtrages zum Statut der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, v. 29. Juni 1850, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1850 S. 351—352.)

5) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 21. Juli 1851, betr. die Anlage einer Eisenbahn von Freiburg nach dem Niederschlesischen Bergwerks-Reviere bei Waldenburg und Hermsdorf und dem hierauf bezüglichen vierten Nachtrag zum Statute der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage v. 8. Mai 1851. (G. S. 1851 S. 584—585.)

6) Privilegium v. 21. Juli 1851 wegen Emission von 700,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 586—591.)

XVI.

Die Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung dieser Eisenbahn, welche, im Anschluß an die Köln-Mindener Bahn, von Hamm über Drensteinfurt nach Münster führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 904 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die Bestimmungen über die Deckung ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind folgende:

1) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 4. März 1846 für die Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft nebst dem Statute. (G. S. 1846 S. 118—128.)

2) Privilegium v. 23. Aug. 1851 wegen Emission von 200,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 599—604.)

XVII.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Elberfeld über Barmen, längs Schwalm, Hagen und Witten

nach Dortmund führt, und mit der Düsseldorf-Elberfelder und Köln-Mindener Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung steht, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 818 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 12. Juli 1844 für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, nebst den Statuten.
(G. S. 1844 S. 315—332.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 14. Sept. 1850, betr. die Statut-Aenderungen, welche durch den mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 23. Aug. 1850 abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag herbeigeführt worden, nebst dem genannten Vertrage v. 23. Aug. 1850.
(G. S. 1850 S. 408—410.)

3) Allerh. Erlaß v. 14. Sept. 1850 wegen Einsetzung der K. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. (G. S. 1850 S. 411.)

C. Ueber die Emission von Prioritäts-Aktien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sind folgende Privilegien ertheilt worden:

1) Privilegium v. 2. Okt. 1848 wegen Emission von 800,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
(G. S. 1848 S. 315—320.)

2) Privilegium v. 28. Juli 1849 wegen Emission von 300,000 Thlr. auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1849 S. 339—345.)

3) Privilegium v. 11. März 1850 wegen Emission von 1,300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
(G. S. 1850 S. 207—212.)

XVIII.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von Köln nach der Belgischen Gränze, mit Anschluß an die Eisenbahn nach Antwerpen, führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 939 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft bilden:

1) die Bestätigungs-Urkunde v. 31. Aug. 1837 des Statuts der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statute.
(Amtsblatt der Reg. zu Aachen pro 1837 S. 501 u. Kameralistische Zeitung pro 1837 Nr. 42 S. 986 u. 991 u. Nr. 43 S. 1013.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 19. Aug. u. 4. Okt. 1844 über die Abänderung des Statuts der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, nebst den Nachträgen zum Statut. (Amtsblatt der Reg. zu Köln pro 1844 S. 271 u. S. 305.)

C. Ueber die Emission von Prioritäts-Obligationen dieser Gesellschaft sind folgende Privilegien ertheilt worden:

1) Privilegium v. 12. Okt. 1840, wegen Emission auf den Inhaber lautender Obligationen über eine Anleihe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von 2,500,000 Thlr. (G. S. 1840 S. 295—301.)

2) Privilegium v. 8. Sept. 1843 wegen Emission auf den Inhaber lautender Obligationen über eine Anleihe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft von 1,250,000 Thlr. (G. S. 1843 S. 326—332.)

XIX.

Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche, von Deutz ausgehend, bei Duisburg die Ruhr überschreitet, und

nach der Landesgränze bei Minden zum Anschluß an die von Hannover dorthin gebaute Bahn auch vermittelst einer Zweigbahn von dem Lipperheider Bahnhofe nach Ruhrort führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 768 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 18. Dec. 1843 für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, nebst den Statuten.
(G. S. 1843 S. 21—40.)

2) K. O. v. 11. Juli 1845, betr. die Anlage einer Eisenbahn von dem Lipperheider Bahnhofe nach Ruhrort. (G. S. 1845 S. 500.)

3) Die Verträge v. 4. Dec. 1845 u. 2. Febr. 1846 zwischen Preußen, Hannover, Kurhessen und Schaumburg-Lippe über die Ausführung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden. (G. S. 1846 S. 77—86.)

C. Ueber die Emission von Prioritäts-Obligationen dieser Gesellschaft sind folgende Privilegien ertheilt worden:

1) Privilegium v. 8. Okt. 1847 wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen über eine Anleihe der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von 3,674,500 Thlr. (G. S. 1847 S. 363—373.)

2) Privilegium v. 30. März 1849 wegen Emission von Prioritäts-Obligationen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zum Gesammtbetrage von 3,500,000 Thlr. (G. S. 1849 S. 147—157).)

XX.

Die Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn zwischen Bonn und Köln, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 1059 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die Bestimmungen über die Beschaffenheit ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind folgende:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 11. Febr. 1841 für die Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft, nebst der K. O. v. 6. Juli 1840 über Ertheilung der Zustimmung zu dem Unternehmen und dem Statute. (G. S. 1841 S. 30—44.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 16. Dec. 1846 des Nachtrages zu dem Statute der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft, betr. die Kreirung von 175,200 Thlr. neuer Stamm-Aktien, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1847 S. 73—74.)

3) Urkunde v. 9. Sept. 1848, über die Allerh. Bestätigung des Nachtrages zu dem Statut der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft, betr. die Kreirung von 115,300 Thlr. Prioritäts-Obligationen, nebst diesem Nachtrage.
(G. S. 1848 S. 263—268.)

XXI.

Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, von Rheine bis Düsseldorf bis zum Schlachthause in Elberfeld, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands Abthl. I. Abschn. 2 S. 826 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die Bestimmungen über die Beschaffung ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind folgende:

1) Bestätigungs-Urkunde v. 23. Sept. 1837 für das Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statut.
(G. S. 1847 S. 300—309.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 22. Sept. 1840 für den Nachtrag zu dem Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft wegen Verausgabung von 6000 Stück Prioritäts-Aktien, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1847 S. 309—313.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 28. April 1842 des ferneren Nachtrages zum Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft wegen Erhöhung des Aktien-Kapitals um 400,000 Thlr. und Verausgabung neuer Prioritäts-Aktien, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1847 S. 313—318.)

4) Bestätigungs-Urkunde v. 19. Aug. 1844, des dritten Nachtrages zu dem Statute der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1847 S. 318—320.)

5) Bestätigungs-Urkunde v. 8. Jan. 1847 des vierten Nachtrags zu dem Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage. (G. S. 1847 S. 320—321.)

6) Bestätigungs-Urkunde v. 9. Juli 1847, betr. die Vermehrung des Stamm-Kapitals der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft um 372,000 Thlr.; nebst dem dazu gehörigen (fünften) Statut-Nachtrage.
(G. S. 1847 S. 299—300.)

7) Privilegium v. 11. Sept. 1850 wegen Ausgabe von 400,000 Thlr., fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft an Stelle der nach der Genehmigungs-Urkunde v. 9. Juli 1847 kreirten Stamm-Aktien im Betrage von 372,000 Thlr.
(G. S. 1850 S. 400—407.)

XXII.

Die Prinz Wilhelm (Steele-Vohwinkler) Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Ueber die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn, welche von der Ruhr, der Stadt Steele vorüber, nach Vohwinkel zum Anschluß an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn führt, vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abth. I. Abschn. 2 S. 876 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die Bestimmungen über die Beschaffung ihrer Bau- und Betriebs-Fonds sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 2. Mai 1845 für die Prinz Wilhelms Eisenbahn-Gesellschaft, nebst der, die landesherrliche Zustimmung ertheilenden, K. O. v. 21. Juni 1844 und dem Statut.
(G. S. 1845 S. 259—269.)

2) Bestätigungs-Urkunde v. 17. Mai 1847, wegen Vermehrung des Anlage-Kapitals der Prinz Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft durch Ausgabe von 3250 Stück Prioritäts-Obligationen zu 100 Thlr., nebst dem dazu gehörigen Statuten-Nachtrage. (G. S. 1847 S. 230—234.)

3) Bestätigungs-Urkunde v. 4. Nov. 1848 des zweiten Nachtrages zu den Statuten der Prinz Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, nebst diesem Nachtrage.
(G. S. 1848 S. 403—409.)

XXIII.

Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Diese Eisenbahn-Gesellschaft, welche in Aachen gebildet worden ist, um in Verbindung mit der in Mastricht unter gleicher Benennung bestehenden Gesellschaft, eine Eisenbahn von Aachen, am Rheinischen Bahnhofe daselbst anfangend, über Laurensberg nach Mastricht, mit zwei Zweigbahnen, und zwar einerseits auf Preuß. Gebiete von Büschgen bei Laurensberg bis in die Gegend von Kohlscheid, und andererseits auf Niederländischem Gebiete zur Verbindung mit dem Steinkohlenbergwerke bei Kirchrath, zu erbauen und zu benutzen, desgleichen auch die Verwaltung und die Nutznießung der dem K. Niederländischen Gouvernement gehörigen Steinkohlenwerke im Wurmreviere zu übernehmen,

schließt sich in Gemeinschaft mit der Eisenbahn von Aachen nach Düsseldorf der Rheinischen Eisenbahn auf deren Bahnhofe bei Aachen unmittelbar an.

Vergl. v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 1057 ff.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind enthalten in der Bestätigungs-Urkunde v. 30. Jan. 1846 für die Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft, nebst den Statuten der in Aachen gebildeten und der zu Mastricht domicilirten Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaften. (G. S. 1846 S. 29—72.)

XXIV.

Die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Unter der Benennung: „Westliche Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft" hatte sich in Aachen eine Aktien-Gesellschaft zur Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn gebildet, welche Aachen, die Rheinische und die Aachen-Mastrichter Eisenbahn mit Rheydt, Gladbach, Neuß und Düsseldorf verbindet. Diese Gesellschaft hat demnächst unter der Firma: „Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft" die landesherrliche Zustimmung zur Anlage einer Eisenbahn von Aachen über Herzogenrath, Rheydt, Gladbach und Neuß nach dem linken Rheinufer in der Nähe von Düsseldorf mit der Maaßgabe erhalten, daß die Bahn sich in Gemeinschaft mit der Eisenbahn von Aachen nach Mastricht der Rheinischen Eisenbahn auf deren Bahnhofe bei Aachen anzuschließen habe.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft sind folgende:

1) Koncessions- und Bestätigungs-Urkunde v. 21. Aug. 1846 für die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Statut. (G. S. 1846 S. 404—430.)

2) K. O. v. 12. Nov. 1847, betr. die Genehmigung zur Anlegung einer Zweigbahn von dem in der Nähe von Kohlscheidt einzurichtenden Bahnhofe der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn bis zu dem der Vereinigungs-Gesellschaft für Kohlenbau im Wurmrevier zugehörigen Förderschachte „Kämpchen", und die Ertheilung des Rechts zur Expropriation der dazu erforderlichen Grundstücke. (G. S. 1847 S. 405.)

3) G. v. 28. Febr. 1850, betr. die Bewilligung einer Zinsgarantie des Staates für die Aktien der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft. (G. S. 1850 S. 76.)

4) Bestätigungs-Urkunde v. 4. März 1850, betr. die Statut-Aenderungen, welche durch den mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft unterm 29. Sept. 1849 abgeschlossene Vertrag (wegen weiterer Ausführung des Baues und Uebernahme der Verwaltung durch den Staat) herbeigeführt worden, nebst diesem Vertrage. (G. S. 1850 S. 151—157.)

5) Allerh. Erlaß v. 4. März 1850, wegen Einsetzung der K. Direktion der Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter Eisenbahn. (G. S. 1850 S. 162.)

XXV.

Die Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Diese Gesellschaft hat sich in Crefeld gebildet, um eine Eisenbahn von dem linken Rheinufer bei Ruhrort über Uerdingen, Crefeld und Viersen nach Gladbach resp. Rheydt zu erbauen und zu benutzen, auch Behufs deren Verbindung mit der Zweigbahn von dem Bahnhofe der Cöln-Mindener Eisenbahn bei Lipperhaide nach Ruhrort, eine Dampffähre und die auf dem rechten Rheinufer dazu erforderliche Anlage entweder auf alleinige Rechnung oder in Gemeinschaft mit der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft herzustellen.

B. Die Grundgesetze dieser Gesellschaft und die Bestimmungen über die Beschaffung ihres Bau= und Betriebsfonds, sowie wegen Uebertragung ihrer Administration an den Staat, sind folgende:

1) Konzessions= und Bestätigungs=Urkunde v. 8. Jan. 1847 für die Ruhrort=Crefeld=Kreis=Gladbacher Eisenbahn=Gesellschaft, nebst den Statuten. (G. S. 1847 S. 46—67.)

2) G. v. 28. Febr. 1850, betr. die Bewilligung einer Zinsgarantie des Staats für die Aktien der Aachen=Düsseldorfer und Ruhrort=Crefeld=Kreis=Gladbacher Eisenbahn=Gesellschaft. (G. S. 1850 S. 76.)

3) Bestätigungs=Urkunde v. 4. März 1850, betr. die Statut=Aenderungen, welche durch den mit der Ruhrort=Crefeld=Kreis=Gladbacher Eisenbahn=Gesellschaft unterm 26. Sept. 1849 abgeschlossenen Vertrag (wegen weiterer Ausführung des Baues und Uebernahme der Verwaltung durch den Staat) herbeigeführt worden, nebst diesem Vertrage. (G. S. 1850 S. 151 u. S. 157—162.)

4) Allerh. Erlaß v. 4. März 1850, wegen Einsetzung der K. Direktion der Aachen=Düsseldorfer=Ruhrorter Eisenbahn. (G. S. 1850 S. 162.)

5) Privilegium v. 16. Nov. 1850 wegen Ausgabe von 612,000 Thlr. vier und ein halb prozentiger Prioritäts=Obligationen der Ruhrort=Crefeld=Kreis=Gladbacher Eisenbahn=Gesellschaft. (G. S. 1850 S. 503—507.)

6) Genehmigungs=Urkunde v. 16. Nov. 1850, betr. die Erhöhung des Anlage=Kapitals der Ruhrort=Crefeld=Kreis=Gladbacher Eisenbahn=Gesellschaft. (G. S. 1850 S. 508.)

XXVI.

Die Kottbus=Schwieloch=See=Eisenbahn=Gesellschaft.

A. Diese Gesellschaft hat sich zur Anlage einer zunächst für den Betrieb durch Pferdekraft bestimmten Eisenbahn zwischen dem Schwieloch=See und Kottbus gebildet.

Vergl. über die Geschichte der Entstehung und die Verhältnisse dieser Eisenbahn v. Reden's Eisenbahnen Deutschlands, Abthl. I. Abschn. 2 S. 691.

B. Das Grundgesetz dieser Gesellschaft bildet die Konzessions= und Bestätigungs=Urkunde v. 2. Mai 1845 für die Kottbus=Schwieloch=See=Eisenbahn=Gesellschaft, nebst der die landesherrliche Zustimmung ertheilenden K. O. v. 18. Aug. 1844 und dem Statut v. 13. März 1845. (G. S. 1845 S. 271—286.)

Vierte Unter=Abtheilung.

Die Staats=Verträge über Eisenbahn=Anlagen.

I. Die Eisenbahn=Verbindung zwischen Hannover und Minden betr.

1) Staatsvertrag v. 10. April 1841 zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig, über die Ausführung einer Eisenbahn von Magdeburg, Braunschweig, Hannover nach Minden.

Da Se. Maj. der König von Preußen, Se. Maj. der König von Hannover und Se. Durchlaucht der Herzog zu Braunschweig und Lüneburg die Absicht haben, Allerhöchst und Höchst Ihre Gebiete durch eine Eisenbahn, welche sich an die von der K. Preuß. Reg. bereits genehmigten Bahnlinien anschließen soll, in nähere Verbindung zu bringen, so sind zur Feststellung der dadurch entstehenden, eine gemeinschaftliche Uebereinkunft erfordernden Verhältnisse, zu Bevollmächtigten ernannt:

[Hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten], welche nach vorhergegangener Verhandlung über folgende Punkte übereingekommen sind:

Art. 1. Die K. Preuß., die K. Hannoversche und die Herzogl. Braunschweigische Reg. verpflichten sich, innerhalb ihres Gebiets die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten.

Zwischen den oben genannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen so geraden Richtung geführt werden, als es die Territorial-, Terrain- und Verkehrsverhältnisse irgend zulassen.

Art. 2. Da die im Art. 1. bezeichnete Eisenbahn ein zusammenhängendes Ganzes bilden soll, so machen die hohen kontrahirenden Reg. sich verbindlich, die Spurweite für diese Bahn mit der auf den Preuß. Eisenbahnen angenommenen von 4 Fuß 8½ Zoll Englisch im Lichten der Schienen, in Uebereinstimmung zu bringen und zu erhalten.

Art. 3. Es bleibt einer jeden der hohen kontrahirenden Reg. überlassen, innerhalb Ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen oder eine Gesellschaft von Privatunternehmern dafür zu koncessioniren, in welchem letztern Falle den koncessionirten Gesellschaften dieselben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden sollen, welche die in den resp. Staaten bereits bestehenden oder künftig zu erlassenden V. anderen Eisenbahn-Unternehmungen einräumen. Von den solchergestalt ertheilten Koncessionen werden die hohen kontrahirenden Reg. sich gegenseitig Mittheilung machen.

Art. 4. Die hohen kontrahirenden Reg. werden dahin sehen, daß die Regulirung der Fahrten auf eine dem Zwecke möglichst entsprechende Weise geschieht. Insbesondere wollen dieselben durch nähere Verständigung zu erreichen suchen, daß täglich wenigstens ein Mal die Fahrten auf den von verschiedenen Unternehmern angelegten Eisenbahnen ineinandergreifen.

Art. 5. Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staats in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus den betr. Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 6. Damit die Benutzung der Eisenbahn zum Waarentransporte befördert werde, wollen die hohen kontrahirenden Reg., sobald es thunlich sein wird, in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung über eine solche gegenseitige Ermäßigung der Durchgangs-Abgaben zu gelangen, daß dadurch die Waarendurchfuhr durch das Gebiet der kontrahirenden Staaten möglichst erleichtert wird.

Art. 7. Um den Aufenthalt zu beseitigen, welcher entstehen würde, wenn in jedem der drei kontrahirenden Staaten die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf denselben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Dekl., Revision und sonstige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren bestehenden zoll- resp. steuergesetzlichen Vorschriften an der Grenze unterworfen werden sollten, sind die hohen kontrahirenden Reg. übereingekommen, durch entsprechende und übereinstimmend zu treffende Anordnungen, insbesondere durch gleichmäßige Bestimmungen über die Verladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, so wie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, so weit nöthig, der ausgehenden Wagenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuerbeamte die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Interesse der gegenseitigen Zoll- und Steuerverwaltungen zu gefährden.

Die deshalb anzuordnenden speziellen Maaßregeln bleiben einer besonderen Uebereinkunft vorbehalten.

Art. 8. Die K. Preuß., die K. Hannoversche und die Herzogl. Braunschweigische Reg. verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen und Militaireffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergl. Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergl. Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmung gewährt.

Auch wollen die hohen kontrahirenden Reg. darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie Militaireffekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den

resp. Reg. gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betr. Reg. für ihre eigene Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat.

Die den resp. Reg. eigenthümlich gehörigen Militaireffekten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangs=Abgaben befreit. Dergl. Transporte müssen jedoch zu dem Behufe entweder unter militairischer Begleitung gehen, oder mit einem Passe der absendenden Militairbehörden versehen sein.

Art. 9. Die Bestimmungen in den zwischen der K. Preuß. und K. Hannoverschen und zwischen der K. Preuß. und Herzogl. Braunschweigischen General=Postverwaltungen bestehenden Verträgen, welche auf den Transit der K. Preuß. Reit=, Fahr= und Schnell=post=Sendungen durch das K. Hannoversche und durch das Herzogl. Braunschweigische Gebiet Bezug haben, werden nach Eröffnung einer Eisenbahn=Anlage zwischen Magdeburg und Minden über Braunschweig und Hannover in soweit aufgehoben, als der besagte Transit auf den bisherigen Postrouten und durch die bisherigen Transportmittel entbehrlich wird. Statt dieser Bestimmungen kommen dann folgende zur Anwendung.

a) Die K. Hannoversche und die Herzogl. Braunschweigische Reg. werden den Preußischen. Brief=, Geld= und Packetsendungen jeglicher Art, welche, den bestehenden G. gemäß, von der K. Preuß. General=Postverwaltung befördert werden, auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden von einer Preuß. Grenzstation bis zur andern den ungehinderten Transit durch das K. Hannoversche und durch das Herzogl. Braunschweigische Gebiet in derselben Beschaffenheit, wie solche auf den resp. Grenzen ankommen, so lange gestatten, als jene Eisenbahn besteht.

b) Die gedachten Reg. sichern der K. Preuß. General=Postverwaltung bei dem unter a. erwähnten Transit in Ihren resp. Landesgebieten auf der in Rede stehenden Eisenbahn schnelle und sichere Beförderung aller Preuß. Postsendungen in demselben Maaße zu, wie solche den eigenen K. Hannoverschen und Herzogl. Braunschweigischen Postsendungen von den resp. Eisenbahn=Unternehmern gewährt werden muß.

c) Die K. Preuß. General=Postverwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahn von der Braunschweigischen Grenze bis Minden zur Beförderung der Preuß. Postsendungen benutzt wird, an die K. Hannoversche und an die Herzogl. Braunschweigische General=Postverwaltung für obige Zugeständnisse eine, den veränderten Verhältnissen entsprechende Vergütung gewähren.

Die Feststellung dieser Vergütung, von welcher die Erfüllung der sub a. und b. erwähnten Zugeständnisse abhängig gemacht wird, bleibt einer näheren Vereinbarung der gegenseitigen obersten Postbehörden vorbehalten.

d) Sollte in Folge der Eisenbahn=Anlage künftig im Hannoverschen und im Braunschweigischen eine allgemeine Porto=Ermäßigung eintreten, so machen die Reg. beider Staaten sich anheischig, die K. Preuß. Seits zu entrichtenden Transit=Portosätze nach dem Verhältnisse jener allgemeinen Porto=Ermäßigung herabzusetzen.

e) Die K. Preuß., so wie die K. Hannoversche Reg. machen sich verbindlich, durch geeignete Verhandlung resp. mit der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Lippeschen Reg. zu erwirken, daß den Preuß. Brief=, Packet= und Geldsendungen jeglicher Art der ungehinderte Transit durch den Theil des Kurfürstlich Hessischen oder Fürstlich Lippeschen Gebiets, der etwa von der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden berührt werden möchte, so lange diese Eisenbahn besteht, zugesichert werde.

Art. 10. Obwohl nach K. Preuß., K. Hannoverschen und Herzogl. Braunschweigischen G. Hazardspiele in den gegenseitigen Landen untersagt sind, so wollen die hohen kontrahirenden Reg. doch noch besonders ein wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen, oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 11. Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations=Urkunden sobald als möglich bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 10. April 1841.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der über den vorstehenden Staatsvertrag ausgefertigten Ratifikations=Urkunden hat am 8. Juni 1841 stattgefunden. (G. S. 1842 S. 46.)

2) Vertrag v. 4. Dec. 1845 u. 2. Febr. 1846 zwischen Preußen, Hannover, Kurhessen und Schaumburg=Lippe, über die Ausführung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden.

Nachdem Se. K. Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen und Se. Durchlaucht der Fürst zu Schaumburg-Lippe sich bereit erklärt haben, die Eisenbahn von Hannover nach Minden durch Höchstihre Gebiete zu führen, so sind Höchstdieselben im Einverständnisse mit Se. Maj. dem Könige von Preußen und Se. Maj. dem Könige von Hannover der zwischen Allerhöchstdenselben über die Errichtung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden unterm 10. April 1841 zu Berlin abgeschlossenen Uebereinkunft beigetreten, und sind, zur Regelung der dadurch entstehenden, eine gemeinschaftliche Feststellung erfordernden Verhältnisse zu Bevollmächtigten ernannt:

(Hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten.)

welche nach vorhergegangener Verhandlung unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Art. 1. Die K. Preuß., die K. Hannoversche, die Kurfürstlich Hessische und die Fürstlich Schaumburg-Lippesche Reg. verpflichten sich, innerhalb ihres Gebiets für die Errichtung einer Eisenbahn von Hannover über Wunstorf, Haste und Bückeburg nach Minden zum Anschlusse an die Köln-Mindener Eisenbahn und für deren Vollendung spätestens bis zum Ablaufe des Jahres 1847 zu sorgen.

Zwischen den oben genannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen und so geraden Richtung geführt werden, als es die Terrainverhältnisse irgend gestatten.

Art. 2. Die genannten hohen Reg. machen sich verbindlich, die Spurweite für die im Art. 1. bezeichnete Bahn mit der auf den Preuß. und Hannoverschen Bahnen angenommenen von 4 Fuß 8½ Zoll Englisch im Lichten der Schienen in Uebereinstimmung zu bringen und zu erhalten, und darauf Bedacht zu nehmen, daß auch im Uebrigen die Bahn nach übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erbaut werde. Dem Bahnkörper wird gleich die Breite für zwei Schienengeleise gegeben werden.

Art. 3. Die genannten hohen Reg. verpflichten sich, gemeinschaftlich dahin zu wirken, daß der Betrieb auf der Bahn von Hannover nach Minden, wenigstens zwischen Wunstorf und Minden, stets in der Hand Einer Verwaltung vereinigt sei.

Art. 4. Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise für Personen, Sachen und Thiere, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates auf der Eisenbahn in das Gebiet des anderen Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus den betr. Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 5. Die genannten hohen Reg. werden sich hinsichtlich der zu erlassenden Bahnpolizei-Regl. über möglichst übereinstimmende Grundsätze einigen. Bei dieser Einigung werden, so viel als irgend thunlich, diejenigen Bahnpolizei-Regl. zum Grunde gelegt werden, welche von der, den Betrieb der Hannover-Mindener Eisenbahn übernehmenden Verwaltung auf sonstigen ihr untergebenen Eisenbahnen zu befolgen sind.

Art. 6. Die Kurfürstlich Hessische und die Fürstlich Schaumburg-Lippesche Reg. treten in Ansehung der ganzen Grafschaft Schaumburg und des ganzen Fürstenthums Schaumburg-Lippe dem Uebereinkommen bei, welches zwischen der K. Preuß. und der K. Hannoverschen Reg. hinsichtlich der Wahrnehmung der Paß- und Fremdenpolizei auf Eisenbahnen besteht.

Art. 7. Auch für den Fall, daß die Kurfürstlich Hessische und die Fürstlich Schaumburg-Lippesche Reg. oder eine derselben zu einem selbstständigen Zoll- und indirekten Steuersysteme übergehen möchten, sollen die über die Zoll- und Steuerabfertigung u. s. w. im Art. 7. des Staatsvertrages über die Eisenbahn von Magdeburg nach Minden v. 10. April 1841 getroffenen Verabredungen unter den vier kontrahirenden Reg. als gültig angenommen werden. In Uebereinstimmung mit dem daselbst ausgesprochenen Grundsatze wollen auch die Kurfürstlich Hessische und die Fürstlich Schaumburg-Lippesche Reg., die durch ihre Gebiete auf der Eisenbahn transitirenden Wagenzüge der Zollkontrolle wegen nicht aufhalten lassen unter dem Vorbehalte, mit der K. Preuß. und der K. Hannoverschen Reg. sich über die zur Sicherung ihres Zollinteresse erforderlichen Maaßregeln zu verständigen. Die Verständigung soll sich zugleich auf die Höhe der auf der Eisenbahn von Hannover nach Minden im Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Gebiete zulässigen Durchgangsabgaben erstrecken, wobei von dem Grundsatze möglichster Verkehrserleichterung ausgegangen werden wird.

Art. 8. Die vier hohen Reg. verpflichten sich, bei Mobilmachung und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahntransport-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zwischen Hannover und Minden zu befördernde Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen und Militaireffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergl. Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahntransport-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld gewährt. Findet die Benutzung der Transportwagen der Eisenbahntransport-Unternehmer Statt, so wird dafür eine billige Vergütung geleistet.

Auch wollen die hohen kontrahirenden Reg. darauf hinwirken, daß von den Eisenbahntransport-Unternehmern eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so eingerichtet werde, um nöthigen Falls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie Militaireffekten jeglicher Art soll kein Unterschied zwischen den resp. Reg. gemacht werden.

Die den resp. Reg. eigenthümlich gehörigen Militaireffekten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergl. Transporte müssen jedoch zu dem Behufe entweder unter militairischer Begleitung gehen oder mit einem Passe der absendenden Militairbehörden versehen sein. Der Transport von Truppen auf der Eisenbahn wird den zuständigen Behörden, beziehungsweise den gegenseitigen Landesregierungen, jedesmal vorher zeitig genug angezeigt werden.

Art. 9. Die vier hohen Reg. verpflichten sich, darauf ein wachsames Auge zu haben, daß weder auf den Bahnhöfen, noch in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden, noch sonst in der Nähe der Eisenbahn Spielbanken angelegt oder Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 10. Die Reg. von Kurhessen und Schaumburg-Lippe sichern den Reg. von Preußen und Hannover den ungehinderten Transit der Preuß., beziehungsweise der Preuß.-Hannoverschen Brief-, Packet- und Geldsendungen jeglicher Art über die von der Eisenbahn zwischen Hannover und Minden berührten Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Gebiete auf so lange zu, als diese Eisenbahn besteht.

Es wird dieser Transit mittelst durchgehender besonderer Eisenbahn-Postwagen oder mittelst der Gepäckwagen der Eisenbahnverwaltung, unter Begleitung von Preuß. oder Hannoverschen Postkondukteurs Statt haben.

Die Reg. von Preußen und Hannover sagen dagegen den Reg. von Kurhessen und Schaumburg-Lippe zu, daß der Transit verschlossener Brief- und Zeitungspackete zwischen den dermalen unter Fürstlich Thurn- und Taxischer Verwaltung stehenden Kurfürstlich Hessischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Postanstalten, und zwischen diesen und andern Post-Anstalten, wie solcher vertragsmäßig gegenwärtig besteht, auch mit den Preuß. und Hannoverschen Eisenbahnposten, wenn solche für die Beförderung gedachter Brief- und Zeitungspackete geeigneter befunden werden sollten, als die bisherigen Postkurse, unter den jetzt vertragsmäßig bestehenden oder künftig etwa noch zu verabredenden Bedingungen solle stattfinden können.

Außerdem machen die Reg. von Preußen und Hannover sich verbindlich, die zwischen Minden und Hannover cirkulirenden Eisenbahnposten für die inneren Postverbindungen der Kurhessischen Grafschaft Schaumburg und des Fürstenthums Schaumburg-Lippe in der Art nutzbar sein zu lassen, daß diese Postverbindungen auf den verschiedenen Eisenbahnstationen an die Eisenbahnposten in den Richtungen von Hannover und von Minden sich anschließen können. Die demgemäß den Eisenbahnposten zugehenden und mit selbigen ankommenden Postsendungen aller Art, sollen, so weit die Kurhessische und die Schaumburg-Lippesche Eisenbahnstrecke reicht, von der K. Hannoverschen Postverwaltung unentgeltlich befördert werden. Das Nähere über die derartige Mitbenutzung der Preuß. Hannoverschen Eisenbahnposten für die inneren Postverbindungen der Kurhessischen Grafschaft Schaumburg und des Fürstenthums Schaumburg-Lippe wird von der K. Preuß. und der K. Hannoverschen Postadministration mit der, jene Postverbindungen leitenden, Fürstlich Thurn- und Taxischen Postverwaltung festgestellt werden.

Art. 11. Nach der Fertigstellung der Bahn von Hannover nach Minden wird die K. Hannoversche Eisenbahnverwaltung den Betrieb auf derselben im Zusammenhange übernehmen. Die vier hohen Reg. behalten sich die Auflösung dieses Verhältnisses nach einer, jeder von ihnen zustehenden, zweijährigen Aufkündigung vor, wollen jedoch von der Befugniß zur Aufkündigung keinenfalls früher, als nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Hannover-Mindener Bahn an gerechnet, Gebrauch machen.

Von den über das erwähnte Verhältniß zwischen der K. Hannoverschen Reg. und jeder der drei anderen hohen Reg. zu treffenden Vereinbarungen werden letztere sich gegenseitig Mittheilung machen.

Art. 12. So lange die K. Hannoversche Eisenbahnverwaltung den Betrieb behält, bleibt der K. Hannoverschen Reg. die Festsetzung der Fahrzeiten, soweit solche nicht die

durchgehenden Züge betreffen (wie diese durch das unterm 12. März 1844 zu Berlin aufgenommene, von den betheiligten hohen Reg. genehmigte Protokoll festgesetzt sind, oder künftig gemeinschaftlich festgesetzt werden), allein überlassen.

Die K. Hannoversche Reg. wird bei Feststellung des Fahrplans das Interesse sowohl des allgemeinen Verkehrs, als auch des inneren Verkehrs der von der Eisenbahn durchschnittenen Landestheile auf jede thunliche Weise berücksichtigen.

Art. 13. Ebenso soll der K. Hannoverschen Reg. für die Dauer des erwähnten Verhältnisses die Bestimmung der Fahr- und Frachtpreise allein zustehen. Diese sollen für die ganze Bahn von Hannover nach Minden nach gleichen Grundsätzen und nicht höher für die Meile bestimmt werden, als auf der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig.

Art. 14. Sollte die K. Hannoversche Eisenbahnverwaltung den Betrieb auf der Bahn künftig nicht behalten, so werden die vier hohen Reg., welche sich von einer erfolgten Aufkündigung sofort gegenseitig Mittheilung machen werden, sich angelegen sein lassen, eine anderweite Vereinbarung in der Art zu treffen, daß dabei der im Art. 3. verabredete Grundsatz zur Anwendung gebracht wird. Eine solche Veränderung im Betriebe soll nie eine Unterbrechung desselben herbeiführen. Auch wollen die vier hohen Reg. dafür sorgen, daß jeder Unternehmer, welcher den Betrieb künftig übernimmt, die Fahrten auf eine möglichst zweckmäßige Weise und jedenfalls so einrichte, daß dieselben wenigstens einmal täglich nach beiden Richtungen mit den Fahrten auf den angränzenden Bahnen so ineinander greifen, daß eine zusammenhängende Beförderung von Berlin nach Köln und von Köln nach Berlin Statt finden kann.

Ueber den von den Transportunternehmern anzuwendenden Tarif werden die vier hohen Reg. sich gemeinschaftlich verständigen.

Art. 15. Es wird der gegenwärtige Vertrag den hohen Reg. alsbald zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden spätestens binnen vier Wochen vorgenommen werden.

Dessen zur Urkunde ist der gegenwärtige Vertrag von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover, d. 4. Dec. 1845.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden des vorstehenden Vertrages hat am 2. Febr. 1846 zu Hannover Statt gefunden. (G. S. 1846 S. 77.)

3) Vertrag v. 4. Dec. 1845 u. 2 Febr. 1846 zwischen Preußen und Hannover über den Bau und Betrieb der Preuß. Strecke der Eisenbahn von Hannover nach Minden.

Nachdem die K. Preuß. und die K. Hannoversche Reg. unter sich und mit der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Reg. über die Herstellung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden und über die Uebernahme des Betriebes auf derselben durch die K. Hannoversche Eisenbahnverwaltung sich verständigt haben; in Betreff des Betriebes auf der auf K. Preuß. Gebiete belegenen Strecke der bezeichneten Eisenbahn aber, mit besonderer Rücksicht darauf, daß zur Erbauung und Benutzung dieser Strecke durch die von Sr. Maj. dem Könige von Preußen unterm 18. Dec. 1843 gegebene Koncessions- und Bestätigungsurkunde für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, diese Gesellschaft koncessionirt ist, eine nähere Vereinbarung zwischen der K. Preuß. und der K. Hannoverschen Reg. vorbehalten worden, so haben zu diesem Behuf zu Bevollmächtigten ernannt: (hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten), welche nach vorhergegangener Verhandlung, vorbehältlich der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Art. 1. Die K. Preuß. und die K. Hannoversche Reg. werden darauf Bedacht nehmen, den Abschluß eines Vertrages zwischen der K. Hannoverschen Eisenbahn-Direktion und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft herbeizuführen, durch welchen die Letztere an die Erstere den Betrieb auf der auf K. Preuß. Gebiete belegenen Strecke der Eisenbahn von Hannover nach Minden gegen ein angemessenes Bahngeld, unter dem Vorbehalt gegenseitiger Kündigung, überläßt, und die K. Hannoversche Eisenbahn-Direktion alle Verpflichtungen übernimmt, welche der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft als Betriebsunternehmerin nach Maaßgabe der §§. 24, 25 und 36 des K. Preuß. G. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 und nach §. 77 der Statuten der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1843 (bestätigt am 18. Dec. 1843) obliegen würden. Sobald ein solcher Vertrag unter angemessenen Bedingungen abgeschlossen sein wird, werden die hohen kontrahirenden Reg. denselben genehmigen und sich über die erfolgte Genehmigung gegenseitig Mittheilung machen.

Auch einem über den Bau und die Unterhaltung der Bahn und ihres Zubehörs zwischen der K. Hannoverschen Eisenbahn-Direktion und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft etwa zu Stande kommenden angemessenen Uebereinkommen werden die hohen kontrahirenden Reg. ihre Genehmigung ertheilen. Durch ein solches Uebereinkommen soll die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ihr Eigenthum an der Bahn nebst Zubehör an die K. Hannoversche Eisenbahn-Direktion nicht abtreten können.

Art. 2. Die K. Preuß. Reg. verpflichtet sich, von der im §. 27 des K. Preuß. G. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 dem Handels-Min. vorbehaltenen Befugniß, Koncession zu einem Konkurrenz-Transportbetriebe zu ertheilen, für die auf ihrem Gebiete belegene Strecke der Eisenbahn von Hannover nach Minden keinen Gebrauch zu machen, so lange die K. Hannoversche Eisenbahn-Direktion den Betrieb auf der bezeichneten Bahnstrecke behält und die K. Hannoversche Reg. einen Konkurrenzbetrieb auf ihrem eigenen Bahntheile nicht gestattet.

Art. 3. Hinsichtlich der Festsetzung der Fahrzeiten und der Transportpreise sollen die Bestimmungen der unterm heutigen Tage zwischen der K. Preuß., der K. Hannoverschen, der Kurfürstlich Hessischen und der Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Reg. über die Herstellung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden abgeschlossenen Uebereinkunft zur Anwendung kommen.

Art. 4. In Ansehung der auf der Bahnstrecke im K. Preuß. Gebiete anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden,

daß die von der K. Hannoverschen Reg. zu veranstaltende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der K. Preuß. Reg. nicht erforderlich sei.

Art. 5. Die K. Preuß. Reg. verpflichtet sich, so lange die K. Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung den Betrieb auf der im Art. 1 bezeichneten Eisenbahnstrecke behält, auf derselben hinsichtlich des Postzwanges für die genannte Eisenbahn-Verwaltung dieselben Bestimmungen in Anwendung zu bringen, welche im Königreiche Hannover für die Landes-Eisenbahnen bestehen.

Art. 6. Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Eisenbahn, soweit sie das K. Preuß. Gebiet berührt, der Krone Preußen ausschließlich vorbehalten. — Demgemäß sollen die auf der bezeichneten Bahnstrecke zu errichtenden Hoheitszeichen nur die Preuß. sein. Auch sollen alle innerhalb des K. Preuß. Gebiets vorkommenden, die Bahn-Anlage oder den Transport auf der Bahn betreffenden Polizei- und Kriminal-Vergehen den K. Preuß. Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach K. Preuß. G. beurtheilt werden.

Insbesondere erklärt die K. Hannoversche Reg. sich auch damit einverstanden, daß die ihrerseits in Minden zu bestellende Eisenbahn-Verwaltung wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Betriebes auf der im Preuß. Gebiete belegenen Bahnstrecke gegen sie erhoben werden möchten, der Entscheidung der zuständigen K. Preuß. Gerichtshöfe nach den K. Preuß. G. sich zu unterwerfen habe, und daß die gegen die vorgedachte Eisenbahn-Verwaltung in Vertretung der K. Hannoverschen Reg. ergehenden Entscheidungen ihrerseits als verbindlich anzuerkennen seien.

Die zur Betriebs-Verwaltung innerhalb des K. Preuß. Gebietes etwa angestellten Hannoverschen Unterthanen erwerben durch ihre Anstellung keine Heimathsrechte in Preußen; sie sind rücksichtlich der Disziplin des ihnen übertragenen Dienstes der K. Hannoverschen Eisenbahnverwaltung, im Uebrigen aber den K. Preuß. Behörden und K. Preuß. G. unterworfen.

Die K. Preuß. Reg. erklärt sich damit einverstanden, daß die K. Hannoverschen Eisenbahnbeamten auf der innerhalb des K. Preuß. Gebietes belegenen Strecke der in Rede stehenden Eisenbahn die Hannoversche Uniform tragen.

Die K. Hannoversche Reg. wird die bei der Eisenbahn-Verwaltung ihrerseits anzustellenden Beamten auf die Wahrnehmung des K. Preuß. Zoll- und Steuerinteresse und auf die Handhabung der von der K. Preuß. Reg. zu erlassenden bahnpolizeilichen Anordnungen mit vereiden lassen.

Art. 7. Die K. Preuß. Reg. wird die auf den Betrieb der Bahnstrecke im Preuß. Gebiete sich beziehenden Verhandlungen mit der K. Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung durch den für die Köln-Mindener Eisenbahn bestellten Kommissarius führen lassen.

Art. 8. Sollte die K. Preuß. Reg. veranlaßt werden, die in dem G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so werden beide Reg. sich darüber näher vereinbaren, in wieweit dergl. Abänderungen, Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf den Betrieb der Bahnstrecke im Preuß. Gebiete, so lange derselbe in der Hand der K. Hannoverschen Verwaltung bleibt, zur Anwendung zu bringen sein werden.

Art. 9. Es wird der gegenwärtige Vertrag den hohen Reg. alsbald zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden spätestens binnen vier Wochen vorgenommen werden.

Dessen zur Urkund ist der gegenwärtige Vertrag von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden. So geschehen Hannover, d. 4. Dec. 1845.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages hat am 2. Febr. 1846 zu Hannover Statt gefunden. (G. S. 1846 S. 83.)

II. Die Eisenbahn-Verbindung zwischen Magdeburg und Braunschweig betreffend.

Staatsvertrag v. 10. April 1841 zwischen Preußen und Braunschweig über die Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig.

Nachdem die K. Preuß., und die Herzogl. Braunschweigische Reg. über die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von Magdeburg nach Braunschweig sich verständiget haben, in Betreff der Ausführung derselben aber eine nähere Vereinbarung vorbehalten worden, so haben zu diesem Behufe zu Bevollmächtigten ernannt:

(Hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten.)

Art. 1. Die K. Preuß. Reg. gestattet der herzogl. Braunschweigischen Reg. innerhalb des Preuß. Gebietes zum Anschlusse an die Eisenbahn, welche von Magdeburg nach Oschersleben mit einer Seitenverbindung von dort nach Halberstadt im Wege der Aktien-Unternehmung ausgeführt werden soll, in der Richtung von Oschersleben auf Wolfenbüttel eine Eisenbahn für eigene Rechnung zu bauen und in Betrieb zu nehmen, indem die Herzogl. Braunschweigische Reg. ihrerseits die Verpflichtung übernimmt, die von Magdeburg nach Oschersleben zu erbauende Bahn von diesem letzteren Orte bis Wolfenbüttel zum Anschlusse an die von dort nach Braunschweig gehende Bahn weiter zu führen.

Art. 2. In Betreff der obengedachten innerhalb des Preuß. Gebiets auszuführenden Eisenbahn von Oschersleben bis zur Braunschweigischen Grenze sollen die Bestimmungen des K. Preuß. G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 zur Anwendung kommen, in soweit nicht der besondere Umstand, daß diese Bahn von der Herzogl. Regierung selbst in Bau und Betrieb genommen wird, so wie die Erwägung, daß die innerhalb des Preuß. Gebiets belegene Bahnstrecke mit dem im Herzogl. Braunschweigischen Gebiete belegenen Hauptheile der nach Braunschweig führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlaß geben.

Demzufolge ist man übereingekommen, daß die Bestimmungen in den §§. 1, 2, 3, 6, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 47 und 48 des in Bezug genommenen G. v. 3. Nov. 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten im Preuß. Gebiete belegenen Bahnstrecke außer Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Punkte vereinigt.

Art. 3. Zu §. 4 des G. Rücksichtlich der Feststellung der Bahnlinie und des Bauplanes für die im K. Preuß. Gebiete belegene Bahnstrecke behält die Herzogl. Braunschweigische Reg. die Mittheilung des speciellen Projekts, Behufs der weiteren Vereinbarung sich noch vor, indem dieselbe übrigens sich verbindlich macht, sowohl auf der obengedachten Bahnstrecke, als auf der weiteren Bahn nach Braunschweig hin die Spurweite mit der auf den Preuß. Eisenbahnen angenommenen von 4 Fuß 8½ Zoll Englisch im Lichten der Schienen in Uebereinstimmung zu bringen und zu erhalten.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden, daß die von der Herzogl. Braunschweigischen Reg. zu veranlassende Prüfung genüge, und eine Genehmigung Seitens der K. Preuß. Reg. nicht erforderlich sei.

Art. 4. Zu §. 21 des G. Die Herzogl. Braunschweigische Reg. verpflichtet sich, den Bau der mehrerwähnten Bahnstrecke und der weiteren Bahn nach Wolfenbüttel dergestalt betreiben zu lassen, daß die ganze Bahn nach Braunschweig hin mit dem Anfange des J. 1845 zur Befahrung eröffnet werden könne, in der Voraussetzung, daß bis dahin auch die Bahn von Magdeburg nach Oschersleben fertig hergestellt werde.

Art. 5. Zu §. 23 des G. In Betreff des Bahnpolizei-Reglements bleibt die weitere Vereinbarung sowohl wegen der auf den Betrieb sich beziehenden Anordnungen, als der zur Sicherstellung desselben K. Preuß. Seits zu erlassenden polizeilichen Vorschriften vorbehalten.

Die Herzogl. Braunschweigische Reg. wird die bei der Eisenbahn-Verwaltung ihrerseits anzustellenden Beamten nicht nur auf die Wahrnehmung des K. Zoll- und Steuer-

interesse, sondern auch auf die Handhabung der vorerwähnten von der K. Preuß. Reg. zu erlassenden polizeil. Anordnungen mit vereidigen lassen.

Art. 6. Zu §. 26 des G. Die Bestimmung der Förderungspreise für Personen, Thiere und Sachen bleibt der Herzogl. Braunschweigischen Reg. überlassen, welche dieselbe, zum Besten des öffentl. Verkehrs, so billig als möglich stellen wird.

Die Förderungspreise für Sachen aller Art sollen jedoch in keinem Falle höher angesetzt werden, als die Fracht auf gewöhnlichen Chausseen und Wegen gleichzeitig und bei gleicher Waarenqualität und Entfernung unter gleichen örtlichen Verhältnissen zu stehen kommt. Auch sollen die gegenseitigen Unterthanen unter übrigens gleichen Verhältnissen, sowohl in Ansehung der Personen als der Waarenbeförderung gleichmäßig behandelt werden, so daß den Herzogl. Braunschweigischen Unterthanen als solchen dabei kein Vorzug vor den K. Preuß. Unterthanen eingeräumt werden darf.

Art. 7. Zu §. 36 des G. Die Herzogl. Braunschweigische Reg. macht sich verbindlich, der K. Preuß. General=Postverwaltung in Beziehung auf die Benutzung der innerhalb des Preuß. Gebiets belegenen Bahnstrecke von Oschersleben bis zur Herzogl. Braunschweigischen Grenze unter allen Voraussetzungen ganz dasselbe zu leisten, was derselben in Gemäßheit der Bestimmung in den §. 36 des G. v. 3. Nov. 1838 von der zur Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Oschersleben zu koncessionirenden Gesellschaft geleistet werden muß. Auch wird die Herzogl. Braunschweigische Reg., die K. Preuß. Brief=, Geld= und Packetsendungen jeglicher Art, gegen die, in den zwischen den beiden Reg. bestehenden Postverträgen stipulirten, oder anderweit beiderseits verhältnißmäßig zu moderirenden Porto=Antheile in derselben Beschaffenheit, wie sie bis zur Herzogl. Braunschweigischen Grenze gelangen, auf der Eisenbahn ungehindert, schnell und sicher bis Braunschweig befördern lassen.

Art. 8. Zu §. 42 des G. Die K. Preuß. Reg. behält sich das Recht vor, die in Rede stehende innerhalb ihres Gebiets belegene Bahnstrecke nebst allem zu der Bahn selbst zu rechnenden Zubehör nach Verlauf von 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jederzeit gegen Erstattung des Anlagekapitals zu erwerben.

In sofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, soll von dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Art. 9. Zu §. 45 des G. Sofern von Seiten der K. Preuß. Reg. der Anschluß von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde, erklärt die Herzogl. Braunschweigische Reg. sich bereit, solchen nicht nur geschehen zu lassen, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen mit den darauf gangbaren Bahnwagen anlangenden oder abzuführenden Transporte durch ihre Betriebsmittel zu befördern.

Art. 10. Zu §. 46 des G. Die K. Preuß. Reg. wird, Falls sie sich bewogen finden sollte, einen Kommissarius für die gedachte Bahnstrecke zu bestellen, die auf den Bau und Betrieb derselben sich beziehenden Verhandlungen mit der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn=Verwaltung durch diesen führen lassen.

Art. 11. Zu §. 49 des G. Sollte die K. Preuß. Reg. veranlaßt werden, die in dem mehrerwähnten G. v. 3. Nov. 1838 enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so behalten beide Reg. sich vor, sich darüber näher zu vereinigen, in wie weit dergl. Abänderungen, Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke zur Anwendung zu bringen sein werden.

Art. 12. Für den Fall, daß die Herzogl. Braunschweigische Reg. veranlaßt sein sollte, die Bahnanlage selbst oder den Betrieb der Transporte auf der Eisenbahn künftig an Privatunternehmer, sei es im Wege einer Koncession oder der Veräußerung, oder Verpachtung ganz oder theilweise zu überlassen, so ist dazu die Zustimmung der K. Preuß. Reg. erforderlich, und wird alsdann über die einer Abänderung bedürfenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den beiderseitigen Reg. verabredet werden.

Art. 13. Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Eisenbahn, so weit sie das K. Preuß. Gebiet berührt, der Krone Preußen ausschließlich vorbehalten. Demgemäß sollen alle innerhalb des K. Preuß. Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf der Bahn betr. Polizei= und Kriminalvergehen den K. Preuß. Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach K. Preuß. G. beurtheilt werden.

Insbesondere erklärt die Herzogl. Braunschweigische Reg. sich auch damit einverstanden, daß die ihrerseits in Oschersleben zu bestellende Eisenbahn=Verwaltung wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Eisenbahn=Anlage auf Preuß. Gebiete oder des Betriebes auf derselben gegen sie erhoben werden möchten, der Entscheidung der

kompetenten K. Preuß. Gerichtshöfe nach den K. Preuß. G. sich zu unterwerfen habe und daß die gegen die vorgedachte Eisenbahn-Verwaltung in Vertretung der Herzogl. Braunschweigischen Reg. ergehenden Entscheidungen ihrerseits als verbindlich anzuerkennen seien.

Art. 14. Um den Aufenthalt zu beseitigen, welcher entstehen würde, wenn in jedem der beiden kontrahirenden Staaten die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf denselben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Deklaration, Revision und sonstige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren bestehenden zoll- resp. steuergesetzlichen Vorschriften an der Grenze unterworfen werden sollten, sind die hohen kontrahirenden Reg. übereingekommen, durch entsprechende und übereinstimmend zu treffende Anordnungen, insbesondere durch gleichmäßige Bestimmungen über die Verladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, so wie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, so weit nöthig, der ausgehenden Wagenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuerbeamte, die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Interesse der beiderseitigen Zoll- und Steuer-Verwaltung zu gefährden.

Die deshalb anzuordnenden speziellen Maaßregeln bleiben einer besonderen Uebereinkunft vorbehalten.

Art. 15. Obwohl nach K. Preuß., so wie nach Herzogl. Braunschweigischen G. Hazardspiele in den beiderseitigen Landen untersagt sind, so wollen die hohen kontrahirenden Reg. doch noch besonders ein wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Hazardspielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 16. Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber innerhalb vier Wochen bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden. So geschehen Berlin, d. 10. April 1841.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der über den vorstehenden Staatsvertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden hat am 26. Mai 1841 Statt gefunden. (G. S. 1842 S. 51.)

III. Die Eisenbahn-Verbindung zwischen Halle und Cassel betr.

1) Vertrag v. 20. Dec. 1841 zwischen Seiner Maj. dem Könige von Preußen, Seiner Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten von Hessen, Seiner K. Hoheit dem Großherzoge zu Sachsen-Weimar-Eisenach und Seiner Herzoglichen Durchlaucht dem Herzoge zu Sachsen-Koburg und Gotha, betr. die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel.

Seine Maj. der König von Preußen, Seine Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen, Seine K. Hoheit der Großherzog zu Sachsen-Weimar-Eisenach und Seine Herzogl. Durchlaucht der Herzog zu Sachsen-Koburg und Gotha, von dem Wunsche beseelt, Allerhöchst- und Höchst Ihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche sich von einer Verbindung Höchst Ihrer Staatsgebiete vermittelst der Anlegung von Eisenbahnen für die Belebung und Beförderung des gegenseitigen Verkehrs erwarten lassen, haben, Behufs einer Vereinigung über diesen Gegenstand und zum Zwecke der Feststellung der Verhältnisse, welche die Ausführung eines solchen Unternehmens nothwendig macht, Bevollmächtigte ernannt, und zwar:

(Hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten.)

welche, nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Art. 1. Die K. Preuß., die Kurfürstl. Hessische, die Großherzogl. Sachsen-Weimarsche und die Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaische Reg. erklären sich bereit, die Anlegung einer Eisenbahn von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels und Naumburg hin und weiter über Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Rothenburg nach Cassel und von letzterem Orte zum Anschluß an die in der Vorbereitung begriffene Bahn von Minden nach Cöln innerhalb Ihrer Staatsgebiete zuzulassen und zu befördern.

Die K. Preuß. und die Kurfürstl. Hessische Reg. behalten sich vor, sich darüber näher zu verständigen, wie die Bahn von Cassel aus auf eine angemessene Weise mit der oben gedachten Bahn von Minden nach Cöln, oder mit einer andern nach dem Niederrhein zu führenden Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung gebracht werden soll.

Art. 2. Die vorstehend bezeichnete Eisenbahn soll in einer ununterbrochenen, so geraden Richtung geführt werden, als die Terrain- und Verkehrsverhältnisse solches zulassen.

Die hohen kontrahirenden Reg. verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, daß die Spurweite für diese Bahn mit der auf den Preuß. Bahnen angenommenen Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen in Uebereinstimmung gebracht und erhalten werde, so wie sie auch, soweit thunlich, auf übereinstimmende Konstruktionsverhältnisse und gleichmäßige Länge der Stationen Bedacht nehmen werden.

Art. 3. Es bleibt einer jeden der hohen kontrahirenden Reg. überlassen, innerhalb Ihres Gebiets die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen oder Privatunternehmer dafür zu koncessioniren.

Art. 4. Die hohen kontrahirenden Reg. werden vor Ertheilung der Koncessionen über den Inhalt derselben sich gegenseitig verständigen, damit solche möglichst in Uebereinstimmung gebracht werden.

Dabei sollen die Bestimmungen des K. Preuß. G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 auch für die Bahnstrecken in dem Kurfürstl., Großherzogl. und Herzogl. Gebiete in so weit zum Grunde gelegt werden, als nicht die Verschiedenheit der, in den einzelnen Staaten bestehenden Gesetzgebungen oder besondere Verhältnisse bei Aufbringung der Baufonds eine Abweichung davon nothwendig machen.

Art. 5. Die Großherzogl. Sachsen-Weimarsche und die Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaische Reg. erklären sich bereit, für ihre Lande gesetzliche Expropriations-Bestimmungen hinsichtlich der Erwerbung und Benutzung des für die Eisenbahn erforderlichen Grund und Boden zu erlassen, wie solches K. Preuß. und Kurfürstl. Hessischer Seits bereits geschehen ist.

Art. 6. Um die zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit bei dem Betriebe zu treffenden Vorkehrungen und Anordnungen in Uebereinstimmung zu bringen, werden die hohen kontrahirenden Reg. eine gegenseitige Verständigung hierüber treffen, so wie überhaupt darauf Bedacht nehmen, für die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ein gemeinschaftliches Bahn-Polizei-Regl. einzuführen.

Art. 7. Damit eine dem Zwecke der Eisenbahn entsprechende Benutzung derselben gesichert werde, werden die hohen kontrahirenden Reg. dafür Sorge tragen, daß täglich wenigstens Einmal von jedem der Endpunkte der Bahn, also von Halle und von dem Anschlußpunkte an die Minden-Cölner Bahn, ohne Aufenthalt auf den Stationen, soweit solcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, eine zusammenhängende Beförderung bis zum entgegengesetzten Endpunkte der Bahn Statt finde.

Sie ertheilen sich daher gegenseitig die Zusicherung, den Plan für die Fahrten auf der Bahn mit Rücksicht auf diesen Zweck nur nach vorhergegangener Verständigung festzusetzen, und werden demgemäß, sofern die Bahn durch Privatunternehmer ausgeführt wird, sich die entsprechende Einwirkung auf die Anordnung und Aenderung der Fahrten vorbehalten.

Art. 8. Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung, kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus den betr. Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Art. 9. Die hohen kontrahirenden Reg. verpflichten sich, Anstalten zu treffen und die Eisenbahn-Unternehmer anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn von Halle nach Cassel und von dort weiter, so wie in entgegengesetzter Richtung, zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militair-Effekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht bloß die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der hohen kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergl. Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld gewährt. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmer statt, so wird dieselbige nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet. Auch wollen die hohen kontrahirenden Reg. darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können, so wie dieselben ferner darauf Bedacht nehmen werden, daß von den Unternehmern eine Anzahl von Wagen in einer Länge von zwölf Fuß, zum Gebrauche bei der Absendung der Militair-Effekten bereit gehalten werde. Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie Militair-Effekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den Militairverwaltungen

der kontrahirenden Staaten gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Reg. für Ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat.

Die Bestimmungen der bestehenden Etappen-Konventionen finden auch in allen denjenigen Fällen unverändert Anwendung, wo die Militairverwaltungen es für angemessen erachten, sich der Eisenbahn zur Beförderung von Truppen zu bedienen.

Art. 10. Die hohen kontrahirenden Reg. erklären sich bereit, unbeschadet der zwischen dem K. Preuß. Post-Depart. und der Fürstl. Thurn- und Taxisschen General-Post-Direktion vertragsmäßig bestehenden gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten, die Unternehmer der in Ihren Gebieten belegenen Strecken der in Rede stehenden Bahn zu verpflichten:

1) den Betrieb, so weit die Natur desselben solches gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen;
2) den Transport der Briefe, Gelder und Postgüter und der dazu etwa erforderlichen Postwagen, insoweit nicht in den einzelnen Staaten für deren eigene Posten den Unternehmern die unentgeldliche Beförderung obliegt, gegen Entrichtung der niedrigsten Frachtpreise zu übernehmen und dazu die nöthigen Einrichtungen zu treffen;
3) der Postverwaltung, um dieselbe in den Stand zu setzen, sich der Eisenbahn zur Briefbeförderung bei Tag und Nacht ununterbrochen bedienen zu können, die Befugniß einzuräumen, soweit dies in Betreff des Briefpostdienstes nöthig werden sollte, sich entweder der Betriebsmittel der Unternehmer, außer der gewöhnlichen Fahrzeit zur Postbeförderung auf der Eisenbahn gegen angemessene Entschädigung zu bedienen, oder die Bahn selbst mit eigenen Betriebsmitteln gegen Entrichtung eines, nach Maaßgabe der §§. 29, 30 und 31 des Preuß. Eisenbahn-G. v. 3. Nov. 1838 zu berechnenden Bahngeldes und gegen Vergütung des durch Nachtfahrten etwa erwachsenden höhern Aufwandes, zu benutzen. Die Feststellung der zur Erreichung des vorstehend bezeichneten Zweckes erforderlichen Einrichtungen und Bestimmungen zwischen den verschiedenen Postverwaltungen bleibt einer nähern Vereinbarung vorbehalten.

Art. 11. Die hohen kontrahirenden Reg. werden dahin wirken, daß von der im Art. 1 bezeichneten Eisenbahn eine Eisenbahnverbindung durch den Eisenach'schen Kreis des Großherzogthums Sachsen-Weimar über Meiningen, Hildburghausen, Koburg, in der Richtung nach Bamberg hin hergestellt werde. Auch verpflichtet sich die Kurfürstl. Hessische Reg. bis zur Beendigung des Baues der Bahn von Koburg nach Cassel von letzterem Orte aus eine Eisenbahn nach Carlshafen auszuführen.

Art. 12. Die Kurfürstl. Hessische Reg. ertheilt die Zusicherung, eine Eisenbahn von Cassel nach Frankfurt a. M. und somit eine Verbindung der im Art. 1 bezeichneten Bahn nach letztgedachtem Orte zu befördern.

Art. 13. Für die Transporte der im Art. 11 und 12 genannten Eisenbahnen, sowie anderer etwa künftig herzustellender Abzweigungen wird die Aufnahme und — soweit thunlich — ununterbrochene Beförderung auf der im Art. 1 bezeichneten Bahn, unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit, hiemit zugesichert.

Art. 14. Die hohen kontrahirenden Reg. verpflichten sich, darauf ein wachsames Auge zu haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäude weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 15. Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikationsurkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen vier Wochen bewirkt werden.

Zu Urkund dessen ist dasselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden. So geschehen Berlin, den 20. Dec. 1841.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden des vorstehenden Vertrages hat am 24. Jan. 1842 zu Berlin stattgefunden. (G. S. 1844. S. 438.)

2) Vertrag v. 19. April 1844 zwischen Seiner Maj. dem Könige von Preußen, Seiner K. Hoheit dem Großherzoge zu Sachsen-Weimar-Eisenach und Seiner Herzogl. Durchlaucht dem Herzoge zu Sachsen-Koburg und Gotha, betr. die Thüringsche Eisenbahn.

Nachdem die K. Preuß., die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachsche und die Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaische Reg. mit Rücksicht auf den am 20. Dec. 1841 in Gemeinschaft mit der Kurfürstlich Hessischen Reg. abgeschlossenen Vertrag, die Herstellung einer Eisenbahn von Halle über Weimar und Gotha nach Cassel u. s. w. betr., Sich darüber vereinigt haben, den Ihren Gebieten angehörigen Theil der obenerwähnten

Eisenbahn von Halle bis gegen die Kurfürstlich Hessische Grenze bei Gerstungen mit gemeinsamer Betheiligung und Unterstützung durch eine dafür zu errichtende Aktien-Gesellschaft zur Ausführung bringen zu lassen, und nachdem auch von der Herzogl. Sachsen-Meiningenschen Reg. die Zustimmung zur Durchführung dieser Eisenbahn durch das von der Bahnlinie berührte Herzogl. Gebiet bei Ober- und Unter-Neu-Sulza erklärt worden ist, so haben zum Zwecke der näheren Verabredung über das gedachte Eisenbahn-Unternehmen zu Bevollmächtigten ernannt:

(hier Folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten),

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen worden ist:

Art. 1. Die K. Preuß., die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachsche und die Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaische Reg. sind übereingekommen, die Koncession zur Anlegung einer Eisenbahn, welche an die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn sich unmittelbar anschließend von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha bis nach Eisenach führt, und demnächst weiter bis gegen die Kurfürstlich Hessische Grenze bei Gerstungen fortgesetzt werden soll, wenn die Fortführung der Bahn entweder über Rothenburg nach Kassel, oder über Meiningen und Coburg nach Bamberg sichergestellt sein wird, einer für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zu errichtenden Aktien-Gesellschaft zu ertheilen.

Art. 2. Von dem für das vorstehend bezeichnete Eisenbahn-Unternehmen vorläufig auf Neun Millionen Thlr. bestimmten Aktien-Kapitale übernehmen die hohen kontrahirenden Reg. zusammen den vierten Theil mit zwei Millionen zweihundertfunfzigtausend Thlrn. und zwar nach dem in abgerundeten Zahlen angenommenen Längen-Verhältnisse der in den einzelnen Gebieten gelegenen Bahnstrecken; die K. Preuß. Reg. achthundertzehntausend Thlr., die Großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachische Reg. neunhunderttausend Thlr. und die Herzogl. Sachsen-Coburg und die Gothaische Reg. fünfhundertvierzigtausend Thlr.

Diese Beträge sollen, nachdem die übrigen drei Viertheile des Aktien-Kapitals vollständig eingezahlt sein werden, nach Bedarf und nach Maaßgabe des obigen Beitrags-Verhältnisses in angemessenen Raten an die Gesellschaftskasse abgeführt werden.

Die über obige Beträge Seitens der Gesellschaft anzufertigenden Aktien sollen nicht in den Verkehr gebracht werden, sondern unveräußerlich sein, wenn nicht die drei hohen Reg. eine andere Vereinbarung treffen.

Sollte sich ein Mehrbedarf über den obigen Betrag von Neun Millionen herausstellen, so ist dieser Mehrbedarf von der Aktien-Gesellschaft im Wege der Anleihe aufzubringen, sofern die drei Hohen Reg. nicht über dessen Deckung mittelst Erhöhung des Aktien-Kapitals sich einigen.

Art. 3. Zur Förderung des Unternehmens erklären die kontrahirenden Reg. sich bereit, für den Fall, daß nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn von Halle bis Eisenach die aufkommenden Einnahmen eines Betriebs-Jahres nach Abzug der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebs-Kosten, so wie des zur Bildung eines Reservefonds nöthigen Betrages, nicht einen Rein-Ertrag von drei Prozent für das ganze Aktien-Kapital ergeben sollten, auf eine Dividende für das von ihnen übernommene ein Viertheil des Aktien-Kapitals in so weit zu verzichten, als es nöthig ist, um für die übrigen drei Viertheile eine Dividende von drei Prozent zu gewähren. Dieses Nachstehen des von den kontrahirenden Reg. übernommenen ein Viertheil des Aktien-Kapitals soll jedoch nach Ablauf der ersten dreißig Betriebsjahre aufhören, und schon innerhalb dieses Zeitraums hinwegfallen, wenn nach den ersten zehn Betriebsjahren fünf Jahre hintereinander für das ganze Aktien-Kapital jährlich eine Dividende von vier Prozent oder darüber aufkommt.

Art. 4. Mit Rücksicht auf die nach dem Obigen von den kontrahirenden Reg. übernommene Betheiligung und Unterstützung sind dieselben, nach Anhörung des engeren Ausschusses, welcher von den Vertretern der für das Unternehmen bereits bestehenden Gesellschaft bestellt worden ist, übereinkommen, das Statut für die Aktien-Gesellschaft, welche in Erfurt ihren Sitz haben, soll, in der Art festzustellen, wie solches in der Anl. (pag. 420 bis 435) enthalten ist.

Dieses Statut soll, nachdem die im Wege der Aktienzeichnung unterzubringenden Sechs Millionen siebenhundert funfzigtausend Thaler bereits gezeichnet, und dabei die Vertreter der vorgedachten Gesellschaft zu den Verhandlungen mit den betheiligten Reg. ermächtigt worden sind, dem oben bezeichneten engern Ausschusse zur Vollziehung vorgelegt und demnächst in Gemäßheit der darin festgesetzten transitorischen Bestimmungen sofort zur Ausführung gebracht werden.

Art. 5. In allen Fällen, in denen es nach dem vorerwähnten Statute auf eine den drei kontrahirenden Reg. gemeinschaftlich vorbehaltene Erklärung ankommt, wollen die-

selben, so weit nicht in gegenwärtigem Vertrage etwas Anderes bestimmt ist, diese Erklärung auf Grund eines nach Stimmenmehrheit unter ihnen zu fassenden Beschlusses abgeben. Die Berathung hierüber soll durch Kommissarien, zu denen auch die nach Inhalt des Statuts von betheiligten Reg. zu ernennenden Direktions-Mitglieder bestimmt werden können, gepflogen werden, und es soll die Eröffnung an die Gesellschaft demnächst von Seiten der Kommissarien gemeinschaftlich erfolgen.

Art. 6. In Ansehung der im Statute der hohen Reg. vorbehaltenen Bestimmung des Vorsitzenden der Direktion und dessen Stellvertreters, soll eine wiederkehrende Reihefolge in der Art eintreten, daß zuvörderst das von der K. Preuß., sodann das von der Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachschen und hiernächst das von der Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaischen Reg. ernannte Direktions-Mitglied den Vorsitz führt, ein Wechsel aber nur beim Ausscheiden des vorsitzenden Mitgliedes Statt findet, und daß die Vertretung im Vorsitze demjenigen Mitgliede zusteht, auf welches nach Obigem beim nächsten Wechsel der Vorsitz selbst übergehen wird.

Art. 7. In Erwägung der Nothwendigkeit, die für das Unternehmen festzusetzenden allgemeinen Grundsätze und Anordnungen in den verschiedenen Gebieten im Wesentlichen in Uebereinstimmung zu bringen, sind die kontrahirenden Reg. in Gemäßheit des Art. 4 des Vertrages v. 20. Dec. 1841, die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel u. s. w. betr., übereingekommen, bei Ertheilung der Koncession allerseits, so weit nicht in dem eben gedachten, so wie in dem gegenwärtigen Vertrage besondere Bestimmungen und Maaßgaben vereinbart, oder in dem Statute besondere Festsetzungen getroffen worden sind, die Vorschriften des K. Preuß. G. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 zu Grunde zu legen, indem übrigens die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachsche, so wie die Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaische Reg. die nähere Bestimmung darüber Sich vorbehält, welche Behörden in Ihrem Lande an die Stelle der in jenem G. bezeichneten Behörden treten und zuständig sein sollen. Dabei hat man sich jedoch, abgesehen von den nach den obwaltenden Verhältnissen hier nicht weiter in Betracht kommenden Bestimmungen der §§. 1, 2, 3, 46 und 48 des eben gedachten G., noch über folgende Punkte vereinigt.

Art. 8. Zu §. 4 des G. Sämmtliche technische Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnlinie und zur Ausführung der Bahn, der Bahnhofsanlagen und der Betriebseinrichtungen sind der K. Preuß. Reg. vorzulegen, welche sich mit den beiden andern hohen Reg. darüber verständigen und die erfolgte Genehmigung der Gesellschaft eröffnen wird.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man dahin übereingekommen, daß die von der K. Preuß. Reg. zu veranlassende Prüfung genüge, und eine Genehmigung Seitens der beiden andern hohen Reg. nicht erforderlich sei.

Art. 9. Zu §. 5 des G. In Betreff der Anlage von Zweigbahnen bleibt einer jeden der hohen Reg. in ihrem Lande die besondere Genehmigung vorbehalten.

Art. 10. Zu §§. 8 bis 19 des G. An die Stelle dieser Bestimmungen treten für das Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach die Vorschriften des G. über die Verpflichtung zur Abtretung von Grundstücken und zur Aufgabe damit zusammenhängender Rechte bei der Anlage von Eisenbahnen, v. 2. Febr. 1842, und für das Herzogthum Sachsen-Gotha die Vorschriften des G. über die Verpflichtung zur Abtretung von Grundstücken und zur Aufgabe damit zusammenhängender Rechte bei Anlegung einer Eisenbahn, v. 28. April 1842.

Art. 11. Zu §. 21 des G. Ueber die Ausführung der hier vorbehaltenen Maaßregel werden die kontrahirenden Reg. falls solche wider Erwarten nothwendig werden sollte, die nähere Vereinbarung treffen.

Art. 12. Zu §. 23 des G. In Betreff des zu erlassenden Bahnpolizei-Regl. behalten die kontrahirenden Reg. sich die gegenseitige Verständigung vor.

Art. 13. Zu §§. 26 bis 35 des G. Die in den §§. 26 bis 35 enthaltenen Bestimmungen finden nur in so weit Anwendung als nicht rücksichtlich dieser Bestimmungen in dem Statute abweichende Festsetzungen enthalten sind.

Rücksichtlich der Einrichtung des Transportbetriebes auf der Bahn durch andere Unternehmer, als die Gesellschaft selbst, ist man übereingekommen, daß solche nur nach vorgängiger gegenseitiger Verständigung der kontrahirenden Reg. Statt finden solle.

Art. 14. Zu §§. 36 und 37 des G. Die in den §§. 36 und 37 zum Vortheil der Post bestimmten Leistungen sollen sich, unbeschadet der Verabredungen im Art. 10 des Vertrages v. 20. Dec. 1841, nur auf die Postverwaltung jeder der drei kontrahirenden Reg. innerhalb des eigenen Gebietes beziehen. Da jedoch in dem Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach und in dem Herzogthum Sachsen-Gotha der Fürstlich Thurn- und Taxischen Postverwaltung die im vorgedachten §. 36 bezeichneten Vorrechte nicht zustehen, und eine Entschädigung von derselben nicht in Anspruch zu nehmen ist, so behält sich die Großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachische, so wie der Herzogl. Sachsen-Koburg- und Gothaische Reg.

die Bestimmung darüber vor, ob und in wie weit die fraglichen Leistungen der Fürstlich-Thurn- und Taxisschen Postverwaltung wirklich überwiesen, oder für die Staatskasse in Anspruch genommen werden sollen.

Im Uebrigen soll eine besondere Entschädigung für die Postverwaltung der Gesellschaft nicht angesonnen werden; die Letztere bleibt jedoch in Ansehung der Beförderung der dem Postzwange unterliegenden Gegenstände den in jedem der betheiligten Staaten bestehenden Vorschriften unterworfen.

Art. 15. Zu §§. 38 und 39 des G. Die kontrahirenden Reg. sind übereingekommen, daß außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preuß. Eisenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Bestimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner gesammten Ausdehnung von Halle bis gegen die Kurfürstlich Hessische Grenze bei Gerstungen wird erhoben werden, der Gesellschaft keine besondere Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als: Gewerbesteuer, Koncessionsgeld und dergl., auferlegt werden sollen, jedoch vorbehaltlich der Entrichtung der Grundsteuer und anderer dinglichen Lasten, so weit solche nach der bestehenden Landes-Gesetzgebung von der Gesellschaft zu übernehmen sind.

Der Ertrag der Eingangs gedachten Abgabe soll ausschließlich zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Aktienkapitals, so weit solches nicht nach Art. 2 von den kontrahirenden Reg. selbst übernommen worden, verwendet werden, und zwar in der Art, daß aus dem aufkommenden Fonds Aktien nach dem Tageskourse angekauft werden, und auch die auf die angekauften Aktien fallenden Dividenden diesem Fonds zufließen.

An dem Amortisationsfonds soll einer jeden der drei kontrahirenden Reg. ein nach dem Längenverhältnisse (Art. 2) der Bahnstrecken zu berechnender Antheil zustehen, dergestalt, daß, wenn dereinst die Amortisation zu Stande gebracht sein wird, die in jedem Gebiete belegene Bahnstrecke in das Eigenthum der Reg. übergeht.

Die K. Preußische Reg. wird die Erhebung der Angabe und die Verwaltung des gemeinschaftlichen Amortisationsfonds überehmen und die Resultate derselben von drei zu drei Jahren zur Kenntniß der beiden mitbetheiligten Reg. bringen.

Art. 16. Zu §. 40 des G. Nachdem die im Art. 15 gedachte Amortisation vollendet sein wird, wollen die hohen kontrahirenden Reg. dem Unternehmen eine solche Einrichtung geben, daß der Ertrag desselben denjenigen Bedarf nicht übersteige, welcher zur Deckung der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, so wie zur angemessenen Verzinsung und Amortisation des von Ihnen hergegebenen Kapitals und der etwa vorhandenen Anleihen erforderlich ist.

Art. 17. Zu §. 41 des G. Die kontrahirenden Reg. sind darin einverstanden, daß der Ertrag der Abgabe, welche den mit der Gesellschaft konkurrirenden Transport-Unternehmern auferlegt werden möchte, zur Verstärkung des im Art. 15 erwähnten Amortisationsfonds verwendet werden soll.

Art. 18. Zu §. 42 des G. Falls der Ankauf der Bahn nach den Grundsätzen des §. 42 eingeleitet werden sollte, werden die kontrahirenden Reg. darüber eine vorherige Verständigung eintreten lassen, wobei dann der von einer jeden Reg. zu übernehmende Antheil an der zu leistenden Entschädigung und an den etwaigen Schulden der Gesellschaft, so wie die Vertheilung des des von dieser den Reg. zu übereignenden Inventars und des Reservefonds festzustellen sein wird. Für diesen Fall werden die kontrahirenden Reg. die zur zweckmäßigen Benutznng der Bahn zu treffenden Einrichtungen vereinbaren.

Art. 19. Zu §. 49 des G. In Betreff der etwa anwendbar zu erklärenden Modifikationen der Bestimmungen des G. v. 3. Nov. 1838 bleibt die vorgängige Verständigung unter den kontrahirenden Reg. vorbehalten.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit angehen, sich zunächst an die von der K. Preuß. Reg. ihr dazu benannte Behörde zu wenden.

Die K. Preuß. Reg. wird sich über dergl. Anträge, so wie überhaupt über alle das Unternehmen in seiner Gesammtheit betr. Angelegenheiten mit den beiden andern hohen Reg. benehmen und, sofern nicht von den im Art. 5 bezeichneten Fällen die Rede ist, nach dem Ergebnisse der Verhandlungen den erforderlichen Bescheid ergehen lassen, auch mit denjenigen Anordnungen, worüber die kontrahirenden Reg. einverstanden sind, vorangehen, worauf sodann nach erfolgter Mittheilung die beiden mitbetheiligten Reg. gleichmäßige Verfügungen erlassen werden.

Art. 21. Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt, und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen acht Wochen bewirkt werden.

Zu Urkund dessen ist derselbe von den gegenseitigten Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 19. April 1844.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages hat am 4. Juli 1844 zu Berlin stattgefunden. (G. S. 1844 S. 444.)

IV. Die Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg betr.

1) Vertrag v. 8. Nov. 1841 zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg, betr. die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg.

Die K. Preuß., die K. Dänisch-Herzoglich Lauenburgische und die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Reg., sowie die Senate der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg, in dem Wunsche übereinstimmend, eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Ufer der Elbe hergestellt zu sehen, haben zum Behuf einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

(hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten)

welche nach vorangegangener Unterhandlung, mit Vorbehalt der Ratifikation, über nachstehende Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Die K. Preuß. Reg erklärt sich bereit, einer Behufs der Herstellung einer Eisenbahnverbindung auf dem rechten Ufer der Elbe zwischen Berlin und Hamburg sich bildenden Aktiengesellschaft die Anlegung einer Eisenbahn von Berlin in der Richtung auf Wittenberge oder Perleberg und weiter bis zur Mecklenburgschen Grenze zu gestatten.

Zur Fortführung dieser Eisenbahn von der Preuß.-Mecklenburgischen bis zur Mecklenburg-Lauenburgschen Grenze wird die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Reg. und zur weiteren Fortsetzung der Bahn durch das Herzogthum Lauenburg in der Richtung auf Bergedorf, wird die K. Dänische Reg. derselben Aktiengesellschaft die Koncession ertheilen.

Die Senate der beiden freien und Hansestädte werden die Fortführung dieser Bahn durch das beiderstädtische Gebiet bis zu der bereits im Bau begriffenen Hamburg-Bergedorfer Bahn, so wie den Anschluß an die letztgenannte Bahn, genehmigen und die erforderliche Koncession verleihen. Für den Fall, daß die Berlin-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft sich mit der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft über den Anschluß nicht einigen sollte, werden die Senate in Gemäßheit des von ihnen in den Koncessionen der letztgedachten Gesellschaft v. 11. und 25. Mai 1840 gemachten Vorbehalts, die Bedingungen des Anschlusses feststellen. Sollten die beiden Gesellschaften unter Genehmigung der Senate sich darüber verständigen, daß die Hamburg-Bergedorfer Bahn integrirender Theil des Unternehmens werde, so haben die übrigen kontrahirenden Reg. dagegen nichts zu erinnern.

Art. 2. Die Bahn soll in einer ununterbrochenen möglichst geraden Richtung, soweit als die Territorial-, Terrain- und Verkehrsverhältnisse es gestatten, zwischen Berlin und Bergedorf geführt werden.

Unter Aufrechthaltung dieses wesentlichen Grundsatzes bleibt jeder der kontrahirenden Reg. überlassen, die spezielle Richtung der Bahn in ihrem Gebiete zu bestimmen.

Art. 3. Für den Fall, daß die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Reg. mit der Gesellschaft über eine, gleich der Hauptbahn mit Lokomotiven zu befahrende Zweigbahn nach Schwerin sich verständigt, sind die übrigen kontrahirenden Reg. damit einverstanden, daß diese Zweigbahn als ein integrirender Theil des gesammten Unternehmens betrachtet und gleichzeitig mit der Hauptbahn zur Ausführung gebracht werde.

Art. 4. So wie die beabsichtigte Eisenbahnunternehmung ihrem ganzen Zwecke nach nicht in einzelne für sich bestehende und verwaltete Theile nach den von ihr berührten Staatsgebieten abgesondert werden kann, sondern als ein Ganzes nach gleichmäßigen Grundsätzen behandelt und von einem Punkte aus geleitet und verwaltet werden muß, so werden auch die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate und zum Publikum von den kontrahirenden Reg. möglichst gleichmäßig geordnet werden. In dieser Rücksicht und da der größte Theil der beabsichtigten Eisenbahn auf dem Gebiete der K. Preuß. Reg. belegen sein wird, erklären die übrigen Reg. sich bereit, die legislativen und administrativen Anordnungen für die in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken mit den Bestimmungen des K. Preuß. G. v. 3. Nov. 1838 über die Eisenbahnunternehmungen und dessen etwaigen Modifikationen in Uebereinstimmung zu bringen, in soweit nicht Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Landesgesetzgebungen oder Lokalverhältnisse Abweichungen davon bedingen.

In Bezug auf die einzelnen Paragraphen des ebengedachten G. ist noch Folgendes besonders verabredet worden.

Art. 5. Zu §. 3 des G. Die kontrahirenden Reg. werden über den Inhalt des Statuts der Gesellschaft vor Ertheilung der Bestätigungen sich verständigen.

Art. 6. Zu §. 4 des G. Die Spurweite der Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung wird auf 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen festgesetzt. Die durch die K. Pr. Reg. zu veranlassende Prüfung der auf der Eisenbahn anzuwendenden Fahrzeuge wollen die anderen kontrahirenden Reg auch für die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken genügend halten.

Art. 7. Zu §. 8 bis 19 des G. Statt dieser Bestimmungen werden für das Herzogthum Lauenburg und das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin über die Verpflichtung der Grundeigenthümer den zur Anlage der Eisenbahn und deren Beiwerke erforderlichen Grund und Boden, sei es zu bleibenden oder vorübergehenden Zwecken, der Gesellschaft zu überlassen, anderweite gesetzliche Vorschriften unverweilt ergehen.

Für das beiderstädtische Gebiet werden die Vorschriften des dort geltenden Expropriationsgesetzes v. 13. (22.) Mai 1840 zur Anwendung kommen.

Art. 8. Zu §. 23 des G. Mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit übereinstimmender polizeilicher Anordnungen für die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung werden die kontrahirenden Reg. über den Erlaß eines wesentlich gleichmäßigen Bahnpolizei-Regl., so wie über die in der Folge etwa nöthig werdenden Abänderungen desselben sich gegenseitig verständigen.

Art. 9. Zu §. 26 bis 35 des G. Die hierin enthaltenen Vorschriften werden zwar im Wesentlichen für die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung durch die der Gesellschaft zu ertheilenden Koncessionen maaßgebend erklärt werden, von ihrer Anwendung wollen jedoch die kontrahirenden Reg nach den inzwischen gemachten Erfahrungen etwanige Modifikationen in gemeinschaftliche Erwägung nehmen. Jedenfalls werden dieselben nur nach vorangegangener gegenseitiger Verständigung andere Transportunternehmer außer der Gesellschaft selbst zulassen. Innerhalb des eigenen Gebiets bleibt jeder Reg. die Zulassung solcher Unternehmer zwar unbenommen, jedoch darf hierdurch die zweckmäßige Anordnung und Aenderung der Hauptfahrten nicht gehindert werden.

Art. 10. Zu §§. 36 und 37 des G. Die K. Dänische und die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Reg., sowie die Senate der beiden freien und Hansestädte werden, in Ansehung der Verhältnisse der Gesellschaft zum Postwesen, keine für dieselbe lästigere Bedingungen stellen, als in den §§. 36 und 37 des G. enthalten sind.

Art. 11. Zu §§. 38 und 39 des G. Die kontrahirenden Reg. sind übereingekommen, daß außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preuß. Eisenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Bestimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner gesammten Ausdehnung von Berlin bis Bergedorf wird erhoben werden, der Gesellschaft keine besonderen Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als Gewerbesteuer, Koncessionsgeld und dergleichen auferlegt werden sollen. Es wird der Ertrag der Abgabe ausschließlich zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden. An dem Amortisationsfonds soll einer jeden Reg. ein nach dem Längenverhältnisse der Bahnstrecke zu berechnender Antheil zustehen, dergestalt, daß wenn dereinst die Amortisation zu Stande gebracht sein wird, die in jedem Gebiete belegene Bahnstrecke in das Eigenthum der Reg. übergeht. Die K. Preuß. Reg. wird die Erhebung der Abgabe und die Verwaltung des gemeinschaftlichen Amortisationsfonds übernehmen und die Resultate derselben von drei zu drei Jahren zur Kenntniß der mitbetheiligten Reg. bringen. Die Art und Weise der Ausführung der Amortisation bleibt näherer Verständigung vorbehalten.

Art. 12. Zu §. 40 des G. Es wird dem Grundsatze beigetreten, nach vollendeter Amortisation dem Unternehmen eine solche Einrichtung zu geben, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige, und behalten die kontrahirenden Reg. sich vor, sodann im gemeinschaftlichen Einverständnisse solche Veranstaltungen zu treffen, daß der Transport auf der Bahn ununterbrochen und im Zusammenhange, sei es von Seiten der Reg. selbst, oder von hiezu mit Koncession versehenen Unternehmern betrieben werde.

Art. 13. Zu §. 41 des G. Die kontrahirenden Reg. sind darin einverstanden, daß der Ertrag der Abgabe, welche den mit der Gesellschaft konkurrirenden Transportunternehmern auferlegt werden möchte, zur Verstärkung des im Art. 11 erwähnten Amortisationsfonds verwendet werden soll.

Art. 14. Zu §. 42 des G. Falls der Ankauf der Bahn nach den Grundsätzen des §. 42 eingeleitet werden sollte, werden die kontrahirenden Reg. darüber eine vorherige Verständigung eintreten lassen, wobei dann der von einer jeden Reg. zu übernehmende Antheil an der zu leistenden Entschädigung und an den etwaigen Schulden der Gesellschaft, so wie die Vertheilung des von dieser den Reg. zu übereignenden Inventariums und des Reservefonds festzustellen sein wird. Für diesen Fall werden die kontrahirenden Reg. die zur zweckmäßigen Benutzung der Bahn zu treffenden Einrichtungen vereinbaren.

Art. 15. Zu §. 44 des G. Der durch diese Bestimmung dem Unternehmen im Preuß.

Gebiete zugesicherte Schutz gegen eine Konkurrenzbahn soll demselben in gleicher Art auch in den übrigen Staatsgebieten gewährt werden.

Auch erklärt die K. Preuß. Reg., eine durch die Altmark zu leitende direkte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg am linken Ufer der Elbe jedenfalls während eines Zeitraums von fünf Jahren vom Tage der definitiven Koncessionsertheilung für die Bahnanlage auf dem rechten Elbufer angerechnet, nicht gestatten zu wollen.

Art. 16. Zu §. 45 des G. Jeder der kontrahirenden Reg. bleibt es überlassen, innerhalb ihres Gebiets die Anschließung und Einmündung von Zweig- oder Seitenbahnen an die beabsichtigte Eisenbahn in jeder Richtung zu gestatten oder selbst zu veranstalten.

Art. 17. Die Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft soll zwar ihren Sitz in Berlin haben; dieselbe muß jedoch sowohl für das Mecklenburgische als auch für das Lauenburgische und das beiderstädtische Gebiet daselbst wohnhafte Bevollmächtigte bestellen, welche den Reg. auf Verlangen jede Auskunft über die Verwaltung des Unternehmens zu ertheilen haben.

Art. 18. Die Gesellschaft hat ihren ordentlichen Gerichtsstand in Berlin; jedoch ist dadurch der Gerichtsstand der belegenen Sache und des Kontrakts, sowie das forum delicti commissi, nicht ausgeschlossen, auch bleibt jeder Reg. überlassen, die Gesellschaft zu verpflichten, wegen Entschädigungsansprüche, welche aus der Anlage oder dem Betriebe der Bahn in Ihrem Gebiete hervorgehen, vor den dortigen Gerichten Recht zu nehmen.

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffen, sich zunächst an die von der K. Preuß. Reg. ihr dazu benannte Behörde zu wenden.

Die K. Preuß. Reg. wird sich darüber mit den übrigen kontrahirenden Reg. in Beziehung setzen und demnächst den erforderlichen Bescheid erlassen. Ueberhaupt wird dieselbe in allen Fällen, wo die kontrahirenden Reg. über Anordnungen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffen, einverstanden sind, mit solchen Anordnungen vorangehen, worauf sodann nach erfolgter Mittheilung die kontrahirenden Reg. gleichmäßige Verf. erlassen werden.

Art. 20. Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte, weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung, ungünstiger behandelt werden, als die aus den betr. Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Art 21. In Betreff der Durchgangsabgaben von den auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch die verschiedenen Gebiete transitirenden Gegenstände haben die kontrahirenden Reg. vorläufig bis zum 1. Jan. des Jahres 1868 Nachstehendes vereinbart:

A. Es werden an Durchgangsabgaben von Einhundert Pfund Brutto Hamburger Gewicht folgende Beträge in Kourant nach dem 17 Guldenfuß erhoben werden:
  1) im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin:
     Zwei und ein halber Schilling.
  2) im Herzogthum Lauenburg:
     a) in der Regel der allgemeine Transitzoll von fünf Schillingen nebst 6 Prozent Sporteln von dieser Abgabe, unter Aufrechthaltung der bestehenden Befreiungen;
     b) ausnahmsweise von allen auf der Eisenbahn transitirenden Gegenständen, welche aus Preußen kommen oder dahin gehen, von wo sie auch weiter herkommen mögen, oder welches auch ihre weitere Bestimmung sei:
     Ein Schilling.
  3) in beiderstädtischem Gebiete:
     Ein Viertel Schilling.

B. Dem Gewichte von Einhundert Pfund werden bei der Erhebung der Durchgangsabgaben gleichgerechnet:
  Ein Stück großes Vieh (Pferde, Ochsen, Kühe)
  Zwei Stück kleines Vieh,
  Vierzig Stück lebendes Geflügel.

C. Abgabenfrei transitiren:
  1) Steinkohlen,
  2) das Passagiergut der Reisenden und deren Wagen.

D. Die unter A. 2. b. gewährte Ausnahme wird für die K. Dänische Reg. nur so lange bindend sein, als der Transit von der Nordsee und Elbe her über Preuß. Ostseehäfen und in umgekehrter Richtung nicht mit einer geringeren Durchgangsabgabe als der unter A. 2. a. erwähnte allgemeine Transitzoll belegt sein wird.

Die in dem Vertrage zwischen Preußen und Dänemark v. 27. Juni 1834 auf einen

Zeitraum von dreißig Jahren stipulirte Zollfreiheit für den Transit von und nach Preußen auf der Berlin=Hamburger Chaussee wird mit Eröffnung der Eisenbahn aufhören, und es soll von da ab in Ansehung des von der K. Dänischen Reg. zu erhebenden Durchgangs=zolles die Gleichstellung der gedachten Chaussee mit der Eisenbahn eintreten. Im Laufe des Jahres 1867 wollen die kontrahirenden Reg. über die fernere den Verkehrsverhältnissen entsprechende Normirung der Durchgangsabgaben in Verhandlung treten.

Art. 22. Bei der Anordnung und Ausführung der Maaßregeln, welche zur Kontrolle der Durchgangs= beziehungsweise Ein= und Ausgangsabgaben von den auf der Eisenbahn zu befördernden Gütern nothwendig werden, soll der Gesellschaft jede zulässige Erleichterung zu Theil werden. Um insbesondere Verzögerungen thunlichst zu beseitigen, welche entstehen würden, wenn die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf derselben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Dekl., Revision und sonstige Abfertigung der ein= und ausgehenden Waaren bestehenden zollgesetzlichen Vorschriften an der Grenze unbedingt unterworfen werden sollten, behalten die kontrahirenden Reg. sich vor, sowohl über die Verladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, wie über die Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem zur Vornahme zollamtlicher Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt der ausgehenden Wagenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll= und Steuerbeamte, Bestimmungen zu treffen, wodurch die Anwendung eines erleichternden Verfahrens in den überhaupt sich hierzu eignenden Fällen möglich wird.

Art. 23. Die nach dem Vertrage zwischen Preußen und Dänemark v. 27. Juni 1834, sowie nach dem Vertrage zwischen Preußen und Mecklenburg=Schwerin v. 30. Juni 1824 und späteren Erklärungen, ingleichen nach der Uebereinkunft zwischen Preußen und den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg v. 28. Juli u. 28. Oktober 1837 der K. Preuß. Postverwaltung zustehenden Rechte hinsichtlich der ungehinderten Durchführung der Preuß. Brief= und Päckereiposten auf der Berlin=Hamburger Chaussee finden auch rücksichtlich der Benutzung der Eisenbahn von Berlin nach Bergedorf und umgekehrt dergestalt Anwendung, daß für den Durchgang eine Abgabe überall nicht zu entrichten ist. Ebenso wird auf der Eisenbahn sowohl den Großherzoglich Mecklenburg=Schwerinschen Posten durch das Herzogthum Lauenburg, als den K. Dänischen und Großherzoglich Mecklenburg=Schwerinschen Posten auf beiderstädtischem Gebiete bis Bergedorf und in entgegengesetzter Richtung der abgabenfreie Durchgang gestattet werden.

Der Postvertrag zwischen Dänemark und Mecklenburg=Schwerin v. 30. Sept. 1840 erleidet hierdurch keine Abänderung und wird in seinen Zugeständnissen und Beschränkungen auf die Eisenbahn ausgedehnt.

Die K. Dänische und die Großherzoglich Mecklenburg=Schwerinsche Reg., sowie die Senate der beiden freien und Hansestädte, machen sich anheischig, der Gesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, die auf der Eisenbahn transitirenden Postgüter jeglicher Art mit jeder Fahrt gegen Bezahlung des nach dem Gewichte, ohne Unterschied der Gegenstände festzustellenden Frachtlohnes, unter Anwendung des niedrigsten Tarifsatzes für Päckereien mit befördern zu lassen.

Der Berechnung dieses Frachtlohns wird das Gesammtgewicht der Postgüter bei jeder Fahrt zum Grunde gelegt.

Die Beförderung muß nach dem Verlangen der Postverwaltungen in den Wagen der Eisenbahn=Gesellschaft oder in eigenen Wagen der Postverwaltungen bewirkt werden. In letzterem Falle hat die Eisenbahn=Gesellschaft die Untergestelle ohne weitere Vergütung, als welche nach dem Gewichte der verladenen Poststücke bei jeder Fahrt im Ganzen zu entrichten ist, herzugeben, auch wird dieselbe den den Wagen begleitenden Postkondukteur oder Schirrmeister auf diesem Wagen unentgeltlich mitreisen lassen.

In soweit durch die Ausführung des beabsichtigten Eisenbahnunternehmens in den bestehenden, auf Staatsverträgen beruhenden Postverhältnissen zwischen den kontrahirenden Reg. Abänderungen sich als nothwendig ergeben möchten, bleiben darüber abgesonderte Vereinbarungen vorbehalten.

Art. 24. Die kontrahirenden Reg. verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und die Eisenbahn=Gesellschaft dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs= und Verpflegungsbedürfnissen und Militaireffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergl. Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der kontrahirenden Reg. wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, für dergl. Transporte sich eigener Transport= oder Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Gesellschaft außer der Erstattung der Feuerungskosten

nur ein mäßiges Bahngeld, sowie eine Vergütung für die etwanige Benutzung ihrer Transportmittel, gewährt.

Auch wollen die kontrahirenden Reg. darauf hinwirken, daß von der Gesellschaft eine Anzahl von Transportfahrzeugen eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, sowie Militaireffekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den Reg. gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Reg. für ihre eigenen Transporte der gedachten Art zu entrichten hat.

Es soll übrigens durch diese Bestimmung eine Militairstraße nicht stipulirt sein, vielmehr jede Durchführung der genannten Art der betheiligten Reg. in angemessener Frist vorher amtlich angezeigt werden.

Art. 25. Die kontrahirenden Staaten sollen ein wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den Bahngebäuden weder Hazardspielbänke angelegt, noch überhaupt Hazardspiele geduldet werden.

Art. 26. Um die Verhandlungen über diejenigen Angelegenheiten thunlichst zu erleichtern, bei welchen künftig eine Verständigung der kontrahirenden Reg. erforderlich sein wird, erklären dieselben sich bereit, zu diesem Behufe demnächst Kommissarien in Berlin zu bestellen.

Art. 27. Wenn binnen Jahresfrist, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, der Nachweis der Ausführbarkeit des Unternehmens nicht gegeben ist, so soll dieser Vertrag als nicht geschlossen angesehen werden, und daher keine der kontrahirenden Reg. in irgend einer Beziehung mehr daran gebunden sein.

Art. 28. Gegenwärtiger Vertrag soll den hohen Kontrahenten zur Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden so bald als möglich, spätestens aber innerhalb acht Wochen in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde ist derselbe in vierfacher Ausfertigung von den Eingangs genannten Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, d. 8. Nov. 1841.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages hat am 18. Febr. 1842 zu Berlin Statt gefunden

(G. S. 1845 S. 195.)

2) Vertrag v. 8. Nov. 1841 zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den Senatoren der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg, betr. die Feststellung der Verhältnisse der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, zur Berlin-Bergedorfer Eisenbahn.

Nachdem die K. Preuß., die K. Dänisch-Herzoglich Lauenburgische und die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Reg., sowie die Senate der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Berlin nach Hamburg auf dem rechten Ufer der Elbe unter dem heutigen Tage einen Staatsvertrag abgeschlossen haben, und dadurch die Nothwendigkeit eingetreten ist, diejenigen Verhältnisse, rücksichtlich deren bei der Ausführung des gedachten Unternehmens die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in Betracht kömmt, näher feststellen zu lassen, so sind zu dem Behufe zu Bevollmächtigten ernannt: von

(hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten)

welche nach vorgängiger Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgende Verabredungen getroffen haben:

Art. 1. Die Spurweite der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn soll mit der zu 4 Fuß 8½ Zoll Engl. Maaßes im Lichten der Schienen festgesetzten Spurweite der Berlin-Bergedorfer Bahn fortwährend in Uebereinstimmung erhalten werden.

Art. 2. Es wird dafür Sorge getragen werden, daß das Regul. der Bahn-Polizei für die Hamburg-Bergedorfer Bahn seinem wesentlichen Inhalte nach mit dem künftigen Polizeiregl. der Berlin-Bergedorfer Bahn in Einklang gebracht werde.

Art. 3. Eine Verständigung über die Beförderung der Posten auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zwischen den betheiligten Postverwaltungen und der Eisenbahn-Gesellschaft sind die Senate zu vermitteln bereit.

Art. 4. Die beiden Senate verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen, und die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft dazu anzuhalten, daß für die, auf den im Art. 1. dieses Vertrages erwähnten Eisenbahnen zwischen Berlin und Hamburg zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen und Militaireffekten aller Art

auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergl. Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen in den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der kontrahirenden Reg. wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, zu dergl. Transporten sich eigener Transport- oder Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Gesellschaft, außer der Erstattung der Feuerungskosten, nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwanige Benutzung ihrer Transportmittel gewährt. Auch wollen die beiden Senate darauf hinwirken, daß von der Gesellschaft eine Anzahl von Transportfahrzeugen eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können. Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, sowie Militaireffekten jeglicher Art soll kein Unterschied zwischen den Reg. gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Reg. für ihre eigenen Transporte der gedachten Art zu entrichten hat.

Es soll übrigens durch diese Bestimmung eine Militairstraße nicht stipulirt sein, vielmehr jede Durchführung der genannten Art in angemessener Frist vorher amtlich angezeigt werden.

Art. 5. Es soll ein wachsames Auge darauf gehalten werden, daß auf den Bahnhöfen oder in den Bahngebäuden der Hamburg-Bergedorfer Bahn, weder Hazardspielbänke angelegt, noch überhaupt Hazardspiele geduldet werden.

Art. 6. Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg erklärt, daß mit Eröffnung der Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg am rechten Elbufer während der Dauer der, K. Dänischer Seits für den Transit auf der Eisenbahn ertheilten Zusagen, zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmte Waarentransporte von und nach Altona, nach und von dem Depothofe der Hamburg-Bergedorfer Bahn vor dem Deichthor auf dem Wege durch das Dammthor sowohl in Lastwagen in ungebrochener Ladung unter unentgeltlicher Begleitung als mittelst verschließbaren, an der Eingangsstätte mit einem Vorhängeschloß zu versehenden und im Depothofe oder in umgekehrter Richtung an der Ausgangsstätte des Dammthors wieder zu eröffnenden Wagen oder Fourgon zollfrei durchgeführt werden können. Die näheren Anordnungen und respektive Vereinbarungen in dem Sinne einer thunlichen Förderung der gegenseitig dabei obwaltenden Interessen werden der K. Dänischen Reg. und dem Senate der Stadt Hamburg vorbehalten.

Eine gleiche Bestimmung soll für den Fall der Fortführung der Hamburg-Bergedorfer Bahn auf dem linken Elbufer bis zum 1. Jan. 1868 eintreten.

Art. 7. Sollte die Berlin-Bergedorfer Eisenbahn auf den Grund des Eingangs erwähnten Vertrages vom heutigen Tage nicht zu Stande kommen, so wird der gegenwärtige Vertrag als nicht geschlossen angesehen werden.

Art. 8. Derselbe soll den hohen Kontrahenten zur Genehmigung vorgelegt und die Auswechslung der darüber auszufertigenden Ratifikationsurkunden sobald als möglich, spätestens aber innerhalb 8 Wochen in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe in vier gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt, und von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, d. 8. Nov. 1841.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages hat am 18. Febr. 1842 zu Berlin Statt gefunden.

(G. S. 1845 S. 206.)

V. Die Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden betr.

Staats-Vertrag v. 24. Juli 1843 zwischen Preußen und Sachsen, betr. die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden.

Seine Maj. der König von Preußen und Seine Maj. der König von Sachsen von dem übereinstimmenden Wunsche geleitet, durch Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Breslau und Dresden Allerhöchstihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche von einer weiteren Entwickelung des Eisenbahnsystems zwischen Allerhöchstihren Staaten für die Belebung und Beförderung des Verkehrs zu erwarten sind, haben, zum Zweck der Vereinigung über ein solches Unternehmen und Behufs der Feststellung der sich darauf beziehenden Verhältnisse, Bevollmächtigte ernannt und zwar:

(hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten)

welche, nach vorhergegangener Verhandlung unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Art. 1. Die K. Preuß. und die K. Sächsische Reg. verpflichten sich gegenseitig, für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschlusse an die von Dresden nach Leipzig führende Eisenbahn Sorge zu tragen und zwar in der

Art, daß einerseits von der Niederschlesisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. eine Anschlußbahn nach Görlitz angelegt, andererseits der Bau einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des innerhalb des K. Preuß. Gebiets gelegenen Theils derselben, durch die im Königreich Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden soll.

Art. 2. Die von den beiderseitigen Gesellschaften herzustellenden Eisenbahnen sollen bei Görlitz sich unmittelbar an einander anschließen, auch eines Theils mit der Breslau=Frankfurter, andern Theils mit der Dresden=Leipziger Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden, dergestalt, daß die Transportmittel der verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieses Zweckes werden die hohen kontrahirenden Reg. darauf Bedacht nehmen, daß die Konstruktion sowohl der Bahnen selbst, als der Transportmittel nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge.

Insbesondere soll die Spurweite, in Uebereinstimmung mit der in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweite, überall gleichmäßig 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

In Ansehung des Bahnhofes bei Görlitz ist man übereingekommen, daß eine jede der beiden Gesellschaften einen solchen für ihre Rechnung anzulegen habe, in sofern man sich nicht über die Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes verständigen sollte.

Die hohen kontrahirenden Reg. behalten sich vor, über die Ausführung der in diesem Art. enthaltenen Bestimmungen durch technische Kommissarien, deren Zusammentritt erfolgen soll, sobald der Stand der Vorarbeiten auf beiden Seiten dies gestattet, die nähere Verabredung treffen zu lassen.

Art. 3. Der Bau der in Art. 1 gedachten Anschlußbahn nach Görlitz, so wie der von Dresden dorthin führenden Bahn, soll von den beiderseitigen Gesellschaften längstens innerhalb eines Zeitraums von Vier Jahren vom Abschlusse des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet zur Ausführung gebracht und thunlichst so gefördert werden, daß der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. beginnen könne.

Art. 4. Die hohen kontrahirenden Reg. wollen nach näherer Verständigung unter einander dafür Sorge tragen, daß bei Feststellung der Fahrpläne das Ineinandergreifen der Fahrten auf den verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig gesichert und die Fahrten jedenfalls so eingerichtet werden, daß von Breslau bis Leipzig und in entgegengesetzter Richtung von Leipzig bis Breslau täglich wenigstens einmal eine zusammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen, soweit solcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, Statt finde.

Art. 5. Es wird beiderseits darauf Bedacht genommen werden, bei dem zu erlassenden Bahn=Polizei=Regl. von möglichst übereinstimmenden Grundsätzen auszugehen, auch auf Gleichmäßigkeit in den inneren Betriebs=Einrichtungen beider Unternehmungen thunlichst hinzuwirken.

Art. 6. In Ansehung der Fahrpreise werden die hohen kontrahirenden Reg. zu vermitteln suchen, daß dieselben für die Anschluß=Bahn nach Görlitz und für die von Dresden dorthin führende Bahn gleichmäßig bestimmt und mit dem für die Niederschlesisch=Märkische Eisenbahn festzustellenden Tarife thunlichst in Einklang gebracht werden, insoweit nicht durch die Verschiedenheit der Betriebsverhältnisse ein Anderes bedingt wird. In keinem Falle sollen dieselben auf einen höheren Reinertrag als Zehen Prozent des Anlage-Kapitals berechnet werden.

Art. 7. Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betr. Staate abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 8. Die K. Preuß. und die K. Sächsische Reg. verpflichten sich, Fürsorge zu treffen und die beiderseitigen Eisenbahn=Gesellschaften dazu anzuhalten, daß wenn in Folge etwaniger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände größere Truppenbewegungen in der Richtung der im Art. 1 genannten Eisenbahnen Statt finden sollten, für diese, und für Sendungen von Waffen, Kriegs= und Verpflegungsbedürfnissen, so wie Militair=Effekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigen Falles auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den

fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel der Gesellschaft benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergl. Transporten nöthigen Falles auch eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Gesellschaften nur ein mäßiges Bahngeld entrichtet. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft Statt, so wird solche nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie für Militair-Effekten jeglicher Art soll in den obengedachten Fällen kein Unterschied zwischen den beiderseitigen Reg. gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betr. Reg. für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke zu entrichten haben würde.

Die hohen kontrahirenden Reg. sind übrigens gegenseitig darüber einverstanden, daß einer jeden auf der Eisenbahn von Breslau über Dresden nach Leipzig und Magdeburg, so wie in entgegengesetzter Richtung durch das Gebiet des andern Theils zu bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Reg. binnen angemessener Frist vorausgehen müsse.

Art. 9. In Betreff der Postverhältnisse ist man übereingekommen, daß den K. Preuß. Postsendungen jeglicher Art, sie mögen in Briefen, Geldern oder Packeten bestehen, welche mit Benutzung der Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz, von Görlitz ab oder nach Görlitz durch das K. Sächsische Gebiet gehen können, der ungehinderte Transit durch das Königreich Sachsen sowohl nach und aus Preuß. Provinzen, als auch nach und aus andern Staaten gegen Entrichtung angemessener Transitvergütungen an die K. Sächsische Postkasse so lange gewährt werde, als der Postbetrieb auf der in Rede stehenden Eisenbahn Statt findet.

Ueber die Höhe dieser an die K. Sächsische Postkasse zu entrichtenden Transitvergütungen, so wie über die Veränderungen, welche nach Eröffnung der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz in Beziehung auf die gegenseitigen Posteinrichtungen sich als nothwendig darstellen, ist unter dem heutigen Tage zwischen den Postverwaltungen beider Staaten eine besondere Uebereinkunft getroffen worden, welche als ein integrirender Theil des gegenwärtigen Vertrages zu betrachten ist.

Art. 10. Rücksichtlich der nach Art. 1 von der Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft auszuführenden Strecke innerhalb des K. Preuß. Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz sollen die Bestimmungen des K. Preuß. G. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 zur Anwendung kommen, insofern nicht der Umstand, daß diese Bahnstrecke mit dem im K. Sächsischen Gebiete gelegenen Haupttheile der nach Dresden führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlaß giebt.

Demzufolge ist man übereingekommen, daß die Bestimmungen in den §§. 1, 2, 3, 6, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 47 u. 48 des in Bezug genommenen G. v. 3. Nov. 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten, im Preuß. Gebiete gelegenen Bahnstrecke außer Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Punkte vereiniget.

Art. 11. Zu §. 4 des G. So wie die Vorarbeiten für den innerhalb des K. Sächsischen Gebiets gelegenen Theil der im Art. 1. bezeichneten Eisenbahn unter Leitung der K. Sächsischen Reg. ausgeführt worden, so wird Dieselbe auch die Vorarbeiten für die Strecke innerhalb des K. Preuß. Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz unter Ihrer Leitung bewirken lassen, wobei von den K. Preuß. Behörden die für deren ungestörten Fortgang nöthige Unterstützung gewährt werden soll.

Die Bahnlinie und der Bauplan werden demnächst im gegenseitigen Einverständnisse der hohen kontrahirenden Reg. festgestellt werden.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen ist man darüber einverstanden, daß die von der K. Sächsischen Reg. zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der K. Preuß. Reg. nicht erforderlich sei.

Art. 12. Zu §. 23 des G. Wegen der zur Sicherung des Betriebs K. Preuß. Seits zu erlassenden Polizeilichen Vorschriften soll weitere Vereinbarung getroffen und dabei das Bahn-Polizeireglement für den dem Königreiche Sachsen angehörigen Theil der Bahn thunlichst zum Grunde gelegt werden.

Art. 13. Zu §. 36 des G. Mit Rücksicht auf die im Art. 1 getroffene Verabredung wonach der Bau der Eisenbahn von Dresden bis Görlitz einschließlich der innerhalb des

K. Preuß. Gebiets gelegenen Strecke von der Landesgrenze ab bis Görlitz von der Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft auszuführen ist, leistet die K. Preuß. Postverwaltung zu Gunsten der K. Sächsischen Postverwaltung für die ebengedachte Bahnstrecke auf die Ausübung aller derjenigen Vorrechte und Befugnisse Verzicht, welche derselben den Preuß. Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber gesetzlich zustehen, dergestalt, daß es der K. Sächsischen Reg. überlassen bleibt, das Verhältniß der dortigen Postanstalt zu der Eisenbahn-Gesellschaft hinsichtlich jener Bahnstrecke nach eigenem Gutdünken zu ordnen.

Art. 14. Zu §. 42 des G. Die K. Preuß. Reg. behält sich das Recht vor, die in Rede stehende, innerhalb Ihres Gebiets gelegene Bahnstrecke, nebst allem zu der Bahn selbst zu rechnenden Zubehör, nach Verlauf von Dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn, in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jeder Zeit gegen Erstattung des Anlagekapitals zu erwerben, in welchem Falle, Behufs der Sicherung eines ferneren zusammenhängenden Betriebes der Bahn zwischen Dresden und Görlitz besondere Verabredungen getroffen werden sollen.

Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, soll von dem ursprünglichen Anlagekapital, nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze, ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Art. 15. Zu §. 45 des G. Für den Fall, daß von Seiten der K. Preuß. Reg. der Anschluß von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde, wird die K. Sächsische Reg. der dortigen Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung auferlegen, solchen nicht nur geschehen zu lassen, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen gangbaren Bahnwagen am Anschlußpunkte zur Weiterbeförderung zu übernehmen und dahin zurückzuführen.

Art. 16. Zu §. 49 des G. Sollte die K. Preuß. Reg. sich bestimmt finden, die in dem mehrerwähnten G. v. 3. Nov. 1838 enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern, und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so behalten beide Reg. sich vor, sich darüber näher zu vereinigen, inwieweit dergleichen Abänderungen und Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke zur Anwendung zu bringen sein werden.

Art. 17. Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Bahnstrecke, so weit sie das K. Preuß. Gebiet berührt, der Krone Preußen ausschließlich vorbehalten. Da demgemäß den K. Preuß. Behörden die Kompetenz zur Untersuchung und Bestrafung aller innerhalb des K. Preuß. Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betr. Polizei- und Kriminalvergehen zusteht, so wird von der K. Sächsischen Reg. die Vollstreckung der Straferkenntnisse nach Maaßgabe der unterm 14. Okt. und 29. Nov. 1839 abgeschlossenen Konvention zugesichert.

Die K. Sächsische Reg. erklärt sich damit einverstanden, daß die dortige Eisenbahn-Gesellschaft wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahnanlage auf Preuß. Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der K. Preuß. Gerichtsbarkeit und den K. Preuß. Gesetzen zu unterwerfen habe.

Art. 18. Für den Fall, daß die K. Sächsische Reg. veranlaßt sein sollte, das Eigenthum der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz früher oder später selbst zu erwerben und den Betrieb auf selbiger für eigene Rechnung zu übernehmen, wird alsdann über die mit Rücksicht auf dieses veränderte Verhältniß sich als nothwendig oder wünschenswerth ergebende Modifikation der in den Art. 10 bis 17 enthaltenen Verabredungen eine weitere Verständigung zwischen den hohen kontrahirenden Reg. Statt finden.

Art. 19. Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen Sechs Wochen, bewirkt werden.

Des zu Urkund ist derselbe von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, d. 24. Juli 1843.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten)

Die Auswechselung der über den vorstehenden Vertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden hat am 30. Sept. 1843 Statt gefunden. (G. S. 1843 S. 371.)

VI. Die Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Dresden betr.

Vertrag v. 6. März 1848 zwischen Preußen und Sachsen, betr. die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Dresden.

Seine Maj. der König von Preußen und Seine Maj. der König von Sachsen, in dem Wunsche übereinstimmend, die Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Dresden auf einem kürzeren Wege zu vermitteln und thunlichst zu erleichtern, haben, zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung, zu Bevollmächtigten ernannt:

(hier folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten)

welche, nach vorhergegangener Verhandlung unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Art. 1. Die K. Preuß. und die K. Sächsische Reg. verpflichten Sich gegenseitig, den Bau einer Eisenbahn, welche sich einerseits bei Jüterbogk an die Berlin=Anhaltische Eisenbahn und andererseits oberhalb Riesa bei Röderau in der Richtung auf Dresden an die Leipzig=Dresdener Eisenbahn anschließt, zu gestatten und werden, eine jede innerhalb ihres Gebietes, dafür Sorge tragen, daß der demselben angehörige Theil der gedachten Eisenbahn von den betheiligten Gesellschaften bis spätestens Ende Okt. 1848 fertig gestellt und dem Betriebe übergeben werde.

Art. 2. Die Eisenbahn von Jüterbogk über Premsendorf und Falkenberg bis zum Anschlusse an die Leipzig=Dresdener Eisenbahn soll nicht nur in ihrer ganzen Ausdehnung zwischen Berlin und Dresden eine ununterbrochene Verbindung herstellen, sondern auch dergestalt mit der Berlin=Anhaltischen und Leipzig=Dresdener Bahn unmittelbar in Verbindung gebracht werden, daß die Transportmittel der verschiedenen Bahnen zwischen Berlin und Dresden ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Insbesondere soll die Spurweite in Uebereinstimmung mit der in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweite überall gleichmäßig 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Art. 3. Die hohen Regierungen behalten Sich vor, über den Punkt, an welchem die den beiderseitigen Gebieten angehörigen Bahnstrecken sich aneinander anschließen sollen, nach Vorlegung der von den betheiligten Gesellschaften auszuarbeitenden Projekte Sich zu verständigen und nöthigenfalls durch technische Kommissarien die einer näheren Festsetzung bedürfenden Punkte gemeinschaftlich erörtern zu lassen.

Art. 4. Die K. Sächsische Reg. gestattet, daß der Betrieb auf der innerhalb ihres Gebiets gelegenen Strecke der Bahn der Berlin=Anhaltischen Eisenbahn=Gesellschaft übertragen werde, und wird ihre Vermittelung dahin eintreten lassen, daß über den Betrieb baldmöglichst eine angemessene Verständigung unter billigen Bedingungen zwischen den beiden Gesellschaften zu Stande komme.

Art. 5. Die hohen kontrahirenden Reg. werden nach näherer Verständigung unter einander dafür Sorge tragen, daß von Berlin nach Dresden und in entgegengesetzter Richtung von Dresden nach Berlin täglich mindestens zweimal und überhaupt so oft, als das Bedürfniß des Verkehrs es erfordert, eine zusammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen und namentlich auf dem Bahnhofe bei Röderau Statt finde. Auch wollen dieselben darauf hinwirken, daß die Beförderung sowohl der Personen, als der Güter zwischen den gedachten beiden Orten ohne Wechsel der Transportfahrzeuge erfolge.

Art. 6. Der Tarif für die Fahrpreise der in Rede stehenden Verbindungsbahn soll zu den Fahrpreisen der Berlin=Anhaltischen und der Leipzig=Dresdener Bahn in ein angemessenes Verhältniß gebracht und in keinem Falle auf einen höheren Reinertrag, als zehn Prozent des Anlagekapitals, berechnet werden.

Art. 7. Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Art. 8. Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu beiderseits kompetenten Behörden in Gemäßheit des für jedes Staatsgebiet besonders zu publicirenden Bahnpolizei=Reglements nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen gehandhabt werden.

Art. 9. Beide Reg. sind darüber einverstanden, daß die wegen Handhabung der Paß= und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahnen unter ihnen theils schon bestehenden, theils noch zu verabredenden Bestimmungen auch auf die in Rede stehende Verbindungsbahn Anwendung finden sollen.

Art. 10. Rücksichtlich der Benutzung der mehrerwähnten Verbindungsbahn zu Zwecken der Militairverwaltung ist man über folgende Punkte übereingekommen:

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für Rechnung der K. Preuß. Militairverwaltung auf der Eisenbahn von Berlin über Jüterbogk nach Dresden, ingleichen für alle Transporte, welche für Rechnung der K. Sächsischen Militairverwaltung unter ganzer oder theilweiser Benutzung der genannten Bahnlinie bewirkt werden, wird den beiderseitigen Militairverwaltungen hinsichtlich der Beförderungspreise völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Bezahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Sätzen erfolgen soll.

2) Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der K. Preuß. oder der K. Sächsischen Reg. in der Richtung

der im Art. 1 bezeichneten Eisenbahn Truppenversendungen Statt finden sollten, so liegt der betreffenden Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militaireffekten jeglicher Art, in soweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigen Falles auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und so weit thunlich hierzu in Stand zu setzen, nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge auf die eigene Bahn, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen. Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonale der betr. Eisenbahnverwaltung überlassen, dessen Anordnung während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist.

Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltungen zu entrichtenden Fahrgeldes tritt, wie unter 1 eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Militairverwaltungen ein.

3) Die hohen kontrahirenden Reg. sind übrigens darüber einverstanden, daß einer jeden auf der in Rede stehenden Eisenbahn durch das Gebiet des anderen Theils zu bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemessener Frist vorhergehen müsse. Im Falle außerordentlicher Dringlichkeit, wo ohne Gefährdung des Zweckes eine vorgängige Vernehmung mit der betheiligten Reg. nicht zu bewirken sein würde, wollen jedoch die hohen kontrahirenden Reg. es geschehen lassen, daß von dieser Anzeige und Vernehmung ausnahmsweise abgesehen werde, wogegen auch in solchen Fällen der Absendung der Transporte unter allen Umständen eine Anzeige an die betheiligte Reg. oder an die nach Befinden deshalb mit Anweisung zu versehenden betr. Provinzialbehörden vorangehen soll.

Art. 11. In Betreff der Postverhältnisse sind die beiden kontrahirenden Reg. über nachstehende Punkte übereingekommen:

1) Die beiderseitigen Reg. werden sich hinsichtlich der über Röderau zu spedirenden gegenseitigen Korrespondenzsendungen mit den gegenwärtig konventionsmäßig bestehenden Portoantheilen so lange begnügen, als nicht in Betreff der letzteren eine anderweite allgemeine Regulirung gegenseitig verabredet werden wird. Was die Benutzung der Eisenbahn zu Päckereisendungen zwischen den Orten des beiderseitigen Staatsgebiets betrifft, so werden die kontrahirenden Reg. sich vor Eröffnung des Betriebes wegen Ermäßigung des Gesammtportos und der Feststellung der beiderseitigen Antheile daran, nach Maaßgabe der Transportstrecken und der Transportleistungen durch die beiderseitigen Postverwaltungen verständigen.

2) Die K. Sächsische Reg. wird ferner gestatten, daß die K. Preuß. Postverwaltung, wenn sie es für nöthig finden sollte, auf der Eisenbahnroute von Jüterbogk über Röderau und Leipzig geschlossene Briefpackete zwischen Berlin und Jüterbogk einer- und Halle andererseits gegen eine der K. Sächsischen Postverwaltung zu gewährende Transitgebühr von Einem halben Silber- oder Neugroschen pro Loth Brutto befördern könne. Für etwaige auf der gedachten Route zu bewirkende Fahrpostsendungen zwischen Berlin und Jüterbogk einer- und Halle andererseits wird die Vergütung an die K. Sächsische Postverwaltung nach Maaßgabe der Stipulationen im Art. 8 des Vertrages v. 24. Juli 1843 wegen Benutzung der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn zur Beförderung der preuß. Postsendungen erfolgen.

3) Für den Transit der Preuß. Brief-Packetschlüsse zwischen Berlin einer- und Prag, Wien und Hof andererseits über Dresden und Leipzig werden die bisherigen konventionsmäßigen Vergütungssätze so lange unverändert beibehalten, als die bestehende Postkonvention zwischen Preußen und Sachsen in Kraft bleibt. Nach Ablauf derselben ist jedoch für die gedachten Transit-Briefpackete statt der bisherigen Transitgebühr von 1 gGr. pro Loth Brutto 1½ Neugroschen pro Loth Seitens der K. Preuß. an die K. Sächsische Postverwaltung zu entrichten.

4) Sollte die K. Preuß. Postverwaltung die Eisenbahnroute über Röderau zum Transit von Päckereien und Geldsendungen nach und aus Böhmen und Baiern zu benutzen Veranlassung finden, so werden diese Sendungen für dasjenige Porto auf den künftigen Eisenbahnen durch das Königreich Sachsen befördert werden, welches nach der in dem zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen abgeschlossenen vorerwähnten Vertrage v. 24. Juli 1843 Art. 8 bis 12 für die Transitsendungen aus und nach Sachsen über Görlitz und Dresden bestimmten Transitvergütung sich er-

geben wird; auch sollen auf derartige Sendungen die Art. 14 bis 17, 19 und 20 des mehrgedachten Vertrages überall Anwendung finden.

Art. 12. Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikationsurkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen sechs Wochen bewirkt werden.

Des zu Urkund ist derselbe von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, d. 6. März 1848.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden zu dem vorstehenden Vertrage ist am 7. Mai d. J. zu Berlin bewirkt worden. (G. S. 1848 S. 139.)

VII. Die Eisenbahn=Verbindung zwischen Preußen und Baiern.

Staatsvertrag v. 30. März und 12. Juni 1850 zwischen Preußen und Baiern über die Fortsetzung der pfälzischen Ludwigsbahn in westlicher Richtung nach Saarbrücken.

Se. Maj. der König von Preußen und Se. Maj der König von Baiern, von dem Wunsche beseelt, Allerhöchstihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche sich von einer Verbindung Allerhöchstihrer Staatsgebiete, vermittelst der Anlegung von Eisenbahnen für die Belebung und Beförderung des gegenseitigen Verkehrs erwarten lassen, haben, zum Zweck der Vereinigung über ein solches Unternehmen und Behufs der Feststellung der sich darauf beziehenden Verhältnisse, bevollmächtigt, und zwar:

(folgen die Namen und Titel der Bevollmächtigten)

welche, nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Art. 1. Die K. Preuß. Reg. verpflichtet sich, auf ihrem Gebiete eine Eisenbahn herstellen zu lassen, welche sich in folgender Richtung an die pfälzische Ludwigsbahn anschließt:

Von dem Anschlußpunkte an der Baierischen Grenze über Wellesweiler, Neunkirchen an Landesweiler vorüber, nach Friedrichsthal, Sulzbach, Duttweiler und St. Johann, durch das Thal der Deutschmühle bis zur französischen Grenze nach Forbach hin.

Die Baierische Reg. verbindet sich dagegen, die pfälzische Ludwigsbahn von Homburg bis zum Anschlußpunkte an der Grenze fortsetzen zu lassen.

Der Anschlußpunkt beider Bahnen liegt zwischen dem Wege von Mittel=Bexbach nach Wellesweiler und der Blies.

Art. 2. Die vorstehend bezeichneten Eisenbahnen sollen sich unmittelbar aneinander anschließen, dergestalt, daß die Transportmittel beider Bahnen ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieses Zwecks werden die hohen kontrahirenden Reg. darauf Bedacht nehmen, daß die Konstruktion sowohl der Bahnen selbst, als der Transportmittel, nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge.

Insbesondere soll die Spurweite in Uebereinstimmung mit den in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweiten überall gleichmäßig 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Art. 3. Die Bahn von Saarbrücken bis Ludwigshafen soll auf beiden Territorien als die Hauptverkehrbahn betrachtet werden, und damit eine dem Zweck entsprechende Benützung gesichert ist, ertheilen die hohen kontrahirenden Reg. sich gegenseitig die Zusicherung, den Plan für die Fahrten auf der Bahn nur nach vorhergegangener Verständigung festzusetzen, und werden demgemäß, so weit die Bahn durch Privat=Unternehmer ausgeführt wird, sich die entsprechende Einwirkung auf die Anordnung und Aenderung der Fahrten vorbehalten.

Art. 4. Die preuß. Bahnstrecke wird auf Rechnung der Staatskasse ausgeführt und mit den erforderlichen Betriebs=Einrichtungen versehen.

Die pfälzische Ludwigsbahn wird durch die hierzu in Baiern koncessionirte Gesellschaft ausgeführt, welche in alle durch die gegenwärtige Uebereinkunft festgestellten Rechte und Verbindlichkeiten eintritt.

Art. 5. In der Nähe des Anschlußpunktes der bairischen Grube St. Ingbert mit der Bahn soll eine Anhaltestelle eingerichtet werden.

Die K. Preuß. Reg. gestattet der K. Baierischen Reg., zwischen dieser Haltestelle und der St. Ingbert Kohlengrube jede Verbindung auf der Oberfläche, mit vollem Zubehör, Beförderungs=Einrichtungen und Betriebsmittel und zwar unter Zusicherung des Expropriationsrechts herzustellen.

Es wird jedoch eine vorgängige Verhandlung über die Richtung derselben, unter

Mittheilung des auf alleinige Kosten der Bayerischen Reg. auszuführenden Bauplans, Behufs des Expropriations-Verfahrens vorbehalten.

Art. 6. Die preuß. Bahnstrecke wird in der Nähe der Baierischen Gränze in Angriff genommen und möglichst gefördert werden, dergestalt, daß dieselbe in mäßiger Frist zum Transport der Kohlen nach der baierischen Bahn dienen kann. So weit die Umstände es gestatten, soll auch für eine baldige Ausführung der übrigen Bahnstrecke gesorgt werden.

Art. 7. Die Verwaltungen der beiden Bahnen sollen sich die Operations- und Baupläne für die Strecke von Homburg nach Saarbrücken gegenseitig zur Einsicht mittheilen.

Art. 8. Zur Erzielung einer möglichsten Uebereinstimmung in den Arbeiten, sowie zur Erörterung und Entscheidung solcher Fragen der technischen Ausführung, welche sich während des Baues ergeben, sollen die mit dem Bau beauftragten Ingenieure zeitweise zusammentreten, die Bahnstrecken bereisen und sich ihre Erfahrungen mittheilen.

Art. 9. Der Betrieb der Hauptbahn von Bexbach bis Saarbrücken wird gleich wie auf der ganzen baierischen Strecke durch Lokomotiven mit Dampfkraft stattfinden, ohne jedoch eine etwa später erfundene andere bewegende Kraft auszuschließen.

Die ganze Bahn soll zu einem Doppelgeleise in der Art vorbereitet werden, daß nicht blos die Tunnel- und Kunst-, sondern auch die Erdarbeiten für eine Doppelbahn ausgeführt werden, doch bleibt der Zeitpunkt der Legung des zweiten Geleises dem Ermessen jeder Reg. nach Maaßgabe des eintretenden Bedürfnisses vorbehalten.

Art. 10. Der Wechsel der Personenzüge findet abwechselnd in Neunkirchen und Homburg in der Art statt, daß die Züge der pfälzischen Ludwigsbahn bis Neunkirchen, die Züge der K. preuß. Bahn bis Homburg gehen.

Die beiderseitigen Güterzüge wechseln an diesen beiden Stationen nur die Lokomotiven, und durchlaufen die ganze Bahn zwischen dem Rheine und der Saar.

An keiner Station dürfen die ankommenden Züge länger aufgehalten werden, als im Interesse des Betriebes nothwendig ist.

Art. 11. Die auf Zweigbahnen ankommenden Güterzüge sind hinsichtlich des Durchganges zu behandeln, wie die Güterzüge auf der Hauptbahn.

Art. 12. In Beziehung auf die Unterbringung der Fahrapparate an den beiden Stationen Homburg und Neunkirchen haben sich die Bahnverwaltungen zu einigen, jedoch behalten sich die hohen kontrahirenden Reg. gegenseitig das Recht vor, in dem jenseitigen Gebiete eine eigene Lokalität zu gedachtem Zwecke herzustellen.

Art. 13. Das Betriebs-Regl. und das Signal-System sollen in voller Gleichheit auf beiden Bahnen eingeführt werden.

Art. 14. Der Tarif für die Bahnstrecke von Homburg nach Neunkirchen wird einer gemeinschaftlichen Regulirung vorbehalten. Der Tarif für die minder werthvollen Güter, insbesondere die Steinkohlen, soll auf beiden Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung möglichst niedrig gestellt werden.

Die hohen kontrahirenden Reg. machen sich beiderseits verbindlich, die ein- und ausgehenden Kohlen innerhalb der nächsten funfzig Jahre, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen dieser Uebereinkunft, mit keinerlei Zöllen oder Abgaben zu belegen.

Art. 15. Die Preuß. Reg. verpflichtet sich, Anstalten zu treffen, und die Baierische Reg., die Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn von Ludwigshafen und Speyer nach Saarbrücken, so wie in entgegengesetzter Richtung zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militair-Effekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergl. Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militair-Verwaltungen der hohen kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen.

In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Verwaltung außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein Bahngeld von zwei Thalern für einen Zug und eine Meile gewährt. Findet daneben auch die Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Verwaltung statt, so wird die Hälfte der sonst allgemein bestehenden Tarifsätze — sowohl was die Personen als die Pferde und sämmtliche Militair Effekten betrifft — vergütet. Auch will die K. Preuß. Reg. eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so einrichten lassen, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können, und eine Anzahl von Wagen in einer Länge nicht unter 12 Fuß zum Gebrauch bei der Absendung der Militair-Effekten bereit halten.

Die K. Baierische Reg. wird dagegen darauf hinwirken, daß die Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn dieselben Einrichtungen ausführt.

Die vorgedachten Vergütigungen bei Militair-Transporten haben die beiden hohen kontrahirenden Reg. der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn gleichmäßig zu gewähren, sowie auch die K. Baierische Reg. dieselben Vergütigungen der K. Preuß. Reg. für Militair-Transporte auf der Saarbrücker Bahn gewährt.

Die Bestimmungen der bestehenden Etappen-Konventionen finden auch in allen denjenigen Fällen unverändert Anwendung, wo die Militair-Verwaltungen es für angemessen erachten, sich der Eisenbahn zur Beförderung von Truppen zu bedienen.

Wenn Truppen oder Effekten einzeln oder in bedeutenden Massen zum Transport ankommen, ist der erforderliche Weitertransport möglichst ohne Aufenthalt, und zwar auch in dem Falle, wenn die Truppen- oder Transportführer augenblicklich nicht mit Geldmitteln zur Zahlung der Taxen 2c. versehen sein sollten, auszuführen, und in diesem Falle, wo nämlich die Vergütung nicht sogleich erfolgen könnte, bleibt die Nachliquidation und alsbaldige Nachzahlung vorbehalten.

Art. 16. Rücksichtlich der Postverhältnisse wird verabredet, daß über Alles, was auf den Postverkehr Bezug hat, und soweit derselbe durch den Betrieb der Eisenbahn alterirt werden könnte, noch vor Eröffnung und Benutzung der ganzen Bahn, oder eines Theiles derselben, eine Einigung zwischen den beiderseitigen Postanstalten stattfinden soll.

Art. 17. Um die zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit bei dem Betriebe zu treffenden Vorkehrungen und Anordnungen in Uebereinstimmung zu bringen, werden die hohen kontrahirenden Reg. eine gegenseitige Verständigung hierüber treffen, so wie überhaupt darauf Bedacht nehmen, für die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ein gemeinschaftliches Bahn-Polizei-Regl. einzuführen.

Art. 18. Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Art. 19. Die hohen kontrahirenden Reg. verpflichten sich, darauf ein wachsames Auge zu haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Art. 20. Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens binnen zwei Monaten zu München bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden. So geschehen zu Frankfurt a. M., d. 30. März 1850.

(Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten.)

Der vorstehende Staats-Vertrag ist ratificirt, und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden am 12. Juni 1850 zu München bewirkt worden.

(G. S. 1850 S. 357.)

Zweite Abtheilung.

Von den Kunst-Straßen oder Chausseen.

Literatur.

J. A. Reuß, comm. jur. publ. de munitione viarum publicar., vulgo Chausseebau, tam territor, quam circul. 4. Tubing. 1782.

v. Alten, Anleitung zur Anlegung der Kunststraßen. Berlin 1816.

Mac-Adam, Remarks on the present. Syst. of road-making. London. 1819 – 1822. (Deutsch. Darmstadt 1825.)

Besecke, Handbuch des Chausseebaues. 1836.

Vorbemerkung.

Die Darstellung der die Kunststraßen oder Chausseen betreffenden Gesetzgebung und der darauf bezüglichen Verwaltungs-Vorschriften[1]) zerfällt in sechs Abschnitte, nämlich:

1) von der oberen Verwaltung der Chausseen;

2) von den verschiedenen Arten der Kunststraßen und den Fonds zu deren Bau und Unterhaltung;

3) von dem Bau und der Unterhaltung der Chausseen;

4) von den Abgaben für die Benutzung derselben;

5) von den gesetzlichen Einschränkungen in Betreff des Verkehrs auf den Kunststraßen;

6) von den Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen und deren Bestrafung.

Erster Abschnitt.

Von der oberen Verwaltung des Chausseewesens[2]).

Nachdem früher die Chausseen unter der Leitung des Ministeriums des Innern für Handel, Gewerbe und Bauwesen gestanden hatten, wurden dieselben, nämlich der Bau neuer Chausseen und die Unterhaltung der bestehenden, insoweit die Kosten aus Staatsmitteln bestritten werden, durch die K. O. v. 28. April 1834[3]) dem damaligen Chef der Seehandlung, dem wirkl. Geh. Ob. Fin. Rath und Präsidenten Rother, untergeordnet.

In Verfolg dieser K. O. erging eine ausführliche Instrukt. v. 17. Mai 1834 zu künftiger Verwaltung der Kunststraßen[4]). Nach derselben wird zunächst das Ressort-Verhältniß geändert; es werden dem Chef des Seehandlungs-Instituts in Betreff des Neubaues und der Verwaltung der Chausseen alle bisher dem Min. des Inn. für H., G. u. Bauwesen zugestandenen Befugnisse beigelegt (§. 1) und demgemäß die Reg. und die übrigen Provinzial- und Lokal-Behörden angewiesen, seinen in dieser Beziehung an sie ergehenden Anforderungen Folge zu leisten (§. 2); es werden ihm die Wegebau-Bedienten untergeordnet und es wird ihm deren Anstellung übertragen (§§. 3 und 4). Sodann werden allgemeine Bestimmungen über die Wahl der neu zu bauenden Straßen ertheilt (§§. 5 und 6); für alle Neubauten wird die möglichste Sparsamkeit empfohlen, welche indeß nicht durch schlechte Arbeit, sondern durch Vermeidung unnöthiger Verbreiterung der Straßen, durch sorgfältige Auswahl des Lokals, selbst unter Aufgeben der möglichst geraden Richtung, durch billige Verdingungs-Kontrakte, durch genaue Aufsicht über die strenge Pflichterfüllung der Beamten, durch eine rasche Förderung der einmal in Angriff genommenen Bauten, und durch Vermeidung zu hoher Entschädigungssummen für abgetretenen Grund und Boden erzielt werden soll (§§. 8—14). Es werden demnächst jährlich 500,000 Thlr. aus dem Staatsfond für Neubauten von Chausseen angewiesen, auch wird der Chef der Seehandlung autorisirt, aus den Fonds oder durch den Kredit dieses

---

[1]) Ueber die vorgeschriebenen statistischen Nachweisungen, welche Seitens der Bezirks-Reg. alle drei Jahre an das Min. einzureichen sind, vergl. die C. R. des K. Gen. Dir. der Steuern v. 27. Febr. 1841 und v. 19. Dec. 1841. (Centralbl. des Fin. Min. 1841 S. 91 Nr. 37 u. 1842 S. 89 Nr. 17.)

[2]) Im Allgemeinen wird hier auf die geschichtliche Darstellung der Gesetzgebung über die Behörden des Bau- und Wegewesens in der Bau-Polizei S. 15—36 verwiesen.

[3]) a. a. O., S. 29.

[4]) Vergl. dieselbe a. a. O., S. 29—32.

Instituts größere Anlage-Kapitalien zu beschaffen, wo diese Summe nicht ausreicht; diese Vorschüsse müssen indeß demnächst successive ersetzt werden (§§. 17—19). Zur besseren Uebersicht wird die Einrichtung einer besonderen Chausee-Bau-Kasse bei dem Seehandlungs-Institut angeordnet (§. 20). Dem Finanzminister soll die Bestimmung und Erhebung der Wegegelder verbleiben, auch die Besetzung und Beaufsichtigung der Geld-Einnehmerstellen von ihm ressortiren (§. 21). Ferner werden Anordnungen über die Errichtung eines Central-Bureaux für die Chaussee-Verwaltung (§§. 21 und 22), sowie über das betr. Rechnungswesen (§. 23) ertheilt; endlich die fiskalischen Vorrechte des einzurichtenden Central-Bureaux und der davon abhängigen Chaussee-Baukasse festgesetzt (§. 25).

Bald darauf wurde mittelst K. O. v. 12. Jan. 1835[1]) eine besondere Oberbehörde für die Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens gebildet, welcher auch die gesammten Wege- und Chausee-Bau-Sachen überwiesen wurden. Der Wirkungskreis dieser Central-Verwaltungs-Behörde wurde zugleich dahin erweitert, daß sich derselbe auf sämmtliche Land- und Heerstraßen, Kreis- und Bezirksstraßen, auf Aktien- und Prämien-Chausseen, Kommunal-, Vicinal- und Privatwege, sowie auf die dahin gehörigen Brückenbauten und die darauf einwirkenden Vorfluths-Angelegenheiten erstrecken sollte.

Durch die K. O. v. 4. April 1837[2]) wurde indeß die obere Leitung des Chausseebauwesens dem Finanz-Ministerium überwiesen. Diesem letzteren war bereits v. J. 1828 ab in Gemäßheit einer K. O. v. 28. Okt. 1827[3]) über deren Ausführung nähere Bestimmungen durch das C. R. der K. Min. des Inn. und der Fin. v. 19. Nov. 1827[4]) ergingen, die Verwaltung der Chaussee-Einnahmen übertragen worden, während der Neubau und die Unterhaltung der Kunststraßen unter der oberen Leitung das Min. des Inn. verblieb.

Nachdem indeß durch die K. O. v. 27. März 1848[5]) ein besonderes Min. für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten angeordnet worden, übertrug der Allerh. Erlaß v. 17. April 1848[6]) diesem neu gebildeten Min. unter Andern die sämmtl. Geschäfte der Abtheilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen im Finanzministerium.

Somit ressortirt gegenwärtig die gesammte obere Leitung des Chaussee-Wesens von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten.

Zweiter Abschnitt.

Von den verschiedenen Arten der Kunststraßen und den Fonds zu deren Bau und Unterhaltung.

Der Staat bauet in der Regel die Kunststraßen oder Chausseen auf seine Kosten, und dergleichen aus Staats-Fonds oder durch Vermittelung des K. Seehandlungs-Instituts erbaute Kunststraßen bilden die eigentlichen Staats-Chausseen, welche als solche unter der unmittelbaren Verwaltung des Staates stehen.

---

[1]) a. a. O., S. 33.
[2]) a. a. O., S. 34.
[3]) a. a. O., S. 25.
[4]) a. a. O., S. 26.
[5]) Vergl. im Suppl. Bd. zur Bau-Polizei, S. 3.
[6]) a. a. O., S. 3.

Es sind aber außerdem in einzelnen Landestheilen besondere Fonds zur Förderung des kunstmäßigen Ausbaues von Landstraßen geschaffen worden, welche vorzugsweise für diesen Zweck unter dem Namen von Provinzial-Straßen-Bau-Fonds und Bezirks-Straßen-Bau-Fonds (insbesondere für die Provinzen Preußen, Posen und den Westrheinischen Theil der Rheinprovinz) errichtet worden sind.

Endlich befördert und begünstiget der Staat den kunstmäßigen Ausbau von Landstraßen vermittelst Bewilligung von Prämien als Unterstützung an Privat-Unternehmer. Auf diese Art sind zahlreiche kunstmäßig gebaute Straßen durch Unternehmungen Seitens einzelner Communal- und Kreis-Stände, einzelner Gemeinden, und einzelner Privatpersonen, sowie durch zu diesem Behufe errichtete Aktien-Vereine ins Leben gerufen worden.

I. Bildung, Verwendung und Verwaltung besonderer Straßen-Bau-Fonds.

Zur Beförderung des kunstmäßigen Ausbaues und der Unterhaltung von Straßen, welche nicht für Rechnung des Staats gebauet worden und unterhalten werden [1]), sind für einige Landestheile besondere Straßen-Bau-Fonds gebildet worden.

A. Der Bezirks-Straßen-Bau-Fond für das Herzogthum Westphalen [2]).

Die aus dem Herzogthume Westphalen eingehenden wiederholten Beschwerden über die Anforderungen zum Wegebau veranlaßten einen Immediat-Ber. der Staats-Min. v. Schuckmann und v. Motz v. 29. Juli 1828, auf welchen mittelst K. O. v. 24. Sept. 1828 der Gegenstand zur Berathung des zweiten Westphälischen Landtages verwiesen wurde. Der zweite Westphälische Provinzial-Landtags-Abschied v. 31. Dec. 1829 stellte demnächst die betr. Rechtsverhältnisse interimistisch fest, indem derselbe unter Nr. II. ad 2 folgenden Bescheid ertheilte:

---

[1]) Diese nicht zu den Staats-Straßen gehörigen, aus den besonderen Straßen-Bau-Fonds gebauten und unterhaltenen Straßen, welche im Herzogthum Westphalen und in dem Westrheinischen Theile der Rheinprovinz, so wie in der Provinz Posen bestehen, werden in der letztgenannten Provinz als: »Provinzial-Straßen« bezeichnet, wogegen in den beiden ersterwähnten Landestheilen dafür abwechselnd die Ausdrücke: »Bezirks-Straßen« und »Provinzial-Straßen« gebraucht werden. Die Bezeichnung: »Bezirks-Straßen« ist für die beiden letzterwähnten Landestheile die passendere, weil dergleichen Straßen nur in einem Theile der Provinz Westphalen (nämlich im Herzogthume Westphalen) und in einem Theile (dem Westrheinischen) der Rheinprovinz bestehen.

[2]) Der Rheinische Wege-Baufond unterscheidet sich wesentlich von dem Westphälischen. In formeller Beziehung ist in der Rheinprovinz die Wirksamkeit der Stände und der Provinzialverwaltung ausgedehnter, als in Westphalen; in materieller Beziehung aber tritt insbesondere der Unterschied hervor, daß in der Rheinprovinz die Verpflichtung, die Bezirksstraßen kunstmäßig zu bauen und die gebauten Straßen zu unterhalten, regulativmäßig schlechthin auf den Bezirks-Straßen-Baufond übergegangen ist, während in dieser Beziehung im Herzogthume Westphalen die principale Verpflichtung der Einsassen nach wie vor besteht, und der Bezirks-Straßen-Baufond nur als ein Hülfsfond zu betrachten ist, welcher zum Neubau nur in soweit verwendet werden darf, als das Bedürfniß der Amortisation und Verzinsung seiner Schulden und die Unterhaltung der bereits gebauten Straßen gedeckt und ein Ueberschuß verfügbar ist. In der Rheinprovinz steht ferner fest, welche Straßen Bezirks-Straßen sind; im Herzogthum Westphalen fehlt es an einer solchen Allerh. Entscheidung zur Zeit noch, indem die K. O. v. 8. März 1842 nur diejenigen gebauten Bezirks-Straßen bezeichnet, welche im Zusammenhange und genügend ausgebaut unter Wegegeld gestellt werden konnten.

Auf die Erklärung Unserer getreuen Stände über die ihnen vorgelegte Proposition wegen Festsetzung eines Maximi der jährlichen Wegebauleistungen im Herzogthum Westphalen haben Wir verordnet, daß vorläufig das Maximum der jährlichen Straßenbauleistungen eines Verpflichteten auf 6 Arbeitstage mit der Hand oder dem Gespann im Sommer und auf 8 Arbeitstage desgleichen im Winter, oder wenn die Ausführung eines Straßenbaues im Wege des Verdüngens der Arbeiten an einen Dritten vorgezogen wird, auf einen, jedoch vor der Hand nur für den Zeitraum von höchstens 12 Jahren statthaften Zuschlag von 8⅓ Prozent im Jahre auf die Grund- und die Klassensteuer der zu Natural-Wegebauleistungen Verpflichteten festzusetzen ist, so wie, daß dieses Maximum für diejenigen Gemeinden, deren Fluren durch die Wegelinie nicht berührt werden, die aber zu nachbarlichen Hülfsleistungen gesetzlich verpflichtet sind, auf die Hälfte anzunehmen ist, jeder Gemeinde aber überlassen bleiben soll, die hiernach im Ganzen auf sie fallende Wegebaulast unter die Gemeindeglieder zu vertheilen.

Die von Unseren getreuen Ständen bei dieser Gelegenheit vorgetragenen weitern Anträge betr., so ist die Feststellung derjenigen Wege, auf welche die vorgehend gedachten Leistungen zu beziehen sind, allerdings wünschenswerth. Da indeß über diejenigen Straßen, welche der Staat ohne alle Konkurrenz der Eingesessenen zu unterhalten hat, kein Zweifel obwaltet, so kommt es nur noch auf Ermittelung derjenigen Verbindungsstraßen an, welche im Gegensatz der von den einzelnen Gemeinden zu unterhaltenden Vicinalwege, als Bezirks- oder Provinzialstraßen zu behandeln sind, und haben Wir daher im Herzogthum Westphalen, wie in allen übrigen Theilen der Provinz angeordnet, daß die diesfälligen Ermittelungen durch die Reg. unter Aufsicht des Ober-Präsidenten veranlaßt und dabei die Kreisstände mit ihren Wünschen gehört werden. Nicht angemessen kann es dagegen befunden werden, den Kreisständen hierüber gänzlich die Bestimmung zu übertragen, weil bei Feststellung der Bezirksstraßen noch andere Interessenten, als die eines einzelnen oder einzelner Kreise in Betracht kommen. Aus welchem Grunde denn auch in den West-Rheinischen Landestheilen die Bestimmung der Bezirksstraßen nicht den Ständen überlassen ist, sondern von Uns Allerhöchstselbst auf den Vorschlag Unseres Min. des Inn. erfolgt. Eben so wenig zuläßig ist der Antrag, bei der Entscheidung, welche Straßen als Provinzialstraßen zu behandeln sind, der bisherigen Observanz zu folgen; indem eines Theils dieser Antrag in der Wege-Ordnung v. 14. Jan. 1769, welche von sämmtlichen Landstraßen und Wegen ohne Ausnahme handelt, nicht begründet ist, und überdem die Observanz in diesem Falle einen nicht zweckmäßigen Bestimmungsgrund abgeben würde, da die Wichtigkeit öffentlicher Wege nicht von unveränderlichen Verhältnissen, sondern von vielfältig wechselnden Umständen abhängig ist, weshalb denn auch selbst die jetzige Auswahl von Bezirsstraßen keinesweges als eine für die Folgezeit abgeschlossene Bestimmung hinzustellen sein wird.

Dem Gesuch: den provinziellen Wegebau-Fonds in seiner früheren Höhe von 23,611 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. zu belassen, steht entgegen, daß dieser Fonds

a) um den darunter begriffenen Betrag der mit dem 1. Jan. 1821 aufgehobenen Gewerbe- und Viehsteuer, im Verhältniß des Steuer-Kapitals mit 6505 Thlr.,

b) um die zur Verzinsung und Amortisirung der Wegebau-Schulden des Herzogthums Westphalen bestimmten 6700 Thlr., zusammen um 13,205 Thlr.

gekürzt ist, so daß in runder Summe nur 10,406 Thlr. übrig geblieben sind, welche von dem Grundsteuer-Kontingent des Herzogthums Westphalen abgeschrieben sind, und durch besondere Beischläge zur Grundsteuer aufgebracht werden.

Wenn aber die getreuen Stände die Belassung der 6505 Thlr. dadurch begründen wollen, daß an die Stelle der aufgehobenen Vieh- und Gewerbesteuer, die Klassen- und resp. die Mahl- und Schlachtsteuer und eine andere Gewerbesteuer eingeführt ist, so haben Sie dabei übersehen, daß die letzten Steuern allgemeine Landes-Abgaben für alle Provinzen sind, aus denen die übrigen Provinzen gleiche Bewilligungen würden fordern können, wenn sie der einen zugestanden würden. Auch haben dieselben, wenn Sie die Bewilligung der 6700 Thlr. deshalb wünschen, weil die Wegebau-Schulden zu denjenigen Schulden gehörten, welche durch das G. v. 17. Jan. 1820 als Provinzial-Staats-Schulden anerkannt sind, außer Acht gelassen, daß die Verzinsung und Tilgung der Wegebau-Schulden gerade einer der Zwecke der Wegebau-Fonds ausgemacht hat, und also besonders fundirt ist.

Auf erneuerte Anträge des Westphälischen Provinzial-Landtages verhieß der fünfte Westphälische Provinzial-Landtags-Abschied v. 30. Dec. 1834 die Zuziehung der Provinzial-Stände rücksichtlich solcher Anträge, welche die Erhöhung oder Verminderung des Bezirks-Straßen-Bau-Fonds zum Gegenstande

haben, und ordnet Näheres in Bezug auf die formelle Behandlung dieses Fonds an, indem unter Nr. II. ad 55 nachstehender Bescheid ertheilt wird:

Die den Bezirks-Straßen-Bau-Fonds des Herzogthums Westphalen betr. Anträge finden Wir im Allgemeinen zuläßig, und haben beschlossen, ihnen in folgender Art zu entsprechen:

1) Anträge auf Erhöhung und Verminderung des jetzt 10,406 Thlr. betragenden Fonds werden nur unter Zuziehung Unserer getreuen Stände berücksichtigt werden;

2) der jährliche Verwendungsplan, den die Reg. zu entwerfen hat, soll von dazu beauftragten ständischen Deputirten begutachtet werden, bevor er dem betr. Min. zur Festsetzung eingereicht wird, desgleichen soll über die Ausführung des Plans dem Landtage eine Verwendungs-Nachweisung vorgelegt werden, die förmliche Rechnungslage aber den gewöhnlichen Behörden verbleiben;

3) Die Wahl der in Bau zu nehmenden Strecken ist, wie es aus der Natur der Sache sich ergiebt, nach der Wichtigkeit des Straßenzugs und zur Erzielung eines vollständigen Zusammenhangs zu treffen, wobei auf freiwillig anerbotene Beiträge Rücksicht zu nehmen ist;

4) die gewählten Deputirten werden bestätigt, deren Thätigkeit sich indeß nur auf die ad 1 und 2 erwähnte ständische Mitwirkung bezieht. Ihnen ist der Verwendungsplan ad 2 zum Gutachten mitzutheilen; auch mögen sie etwanige Bemerkungen, während der Ausführung, der Reg. zur Kenntniß bringen.

Endlich wurde in dem Landtags-Abschiede v. 6. Aug. 1841 (ad II. 32.) ausgesprochen, daß eine Verpflichtung des Staats zum Neubau und zur Unterhaltung der Bezirksstraßen mitzuwirken, nicht bestehe; der Provinzial-Wege-Baufond des Herzogthums Westphalen sei verfassungsmäßig nur als ein Hülfsfond zur Unterstützung der Eingesessenen bei Ableistung ihrer Verpflichtungen zum Wegebau zu betrachten und es könne seine Verwendung für den Neubau der Bezirksstraßen, welche ohne Rücksicht auf größere oder geringere Wichtigkeit für den Verkehr, nach Maaßgabe der zur Anwendung kommenden Provinzial-Gesetze, von den Eingesessenen zu bauen und zu unterhalten seien, nur in so weit stattfinden, als das Bedürfniß der Unterhaltung gedeckt sei. Gleichzeitig ist aber zur Erleichterung des gedachten Fonds genehmiget, daß:

a) zu Gunsten desselben auf denjenigen Bezirksstraßen, welche im Zusammenhange und sorgfältig gebauet sind, und von dem Fin. Min. als solche bezeichnet werden, ein Wegegeld erhoben,

b) der Provinzial-Wege-Baufond aus Steuer-Beischlägen auf unbestimmte Zeit von 10,406 Thlr. auf 20,812 Thlr. erhöht, und

c) die chausseemäßige Ausführung der Straßenbauten im Herzogthum Westphalen durch eine Unterstützung von 3000 Thlr. für die Meile aus der Staats-Kasse befördert werde.

Diese Allerh. Bestimmungen sind demnächst insoweit in Wirksamkeit getreten, als

a) mittelst K. O. v. 29. Dec. 1841 der Fin. Min. ermächtiget worden ist, vom Jahre 1842 an bis auf weitere Bestimmung an Beischlägen zu der im Herzogthum Westphalen aufkommenden Principal-Grundsteuer statt der bisherigen 10,406 Thlr. jährlich 20,812 Thlr. für den Wege-Baufond ausschreiben zu lassen;

b) mittelst K. O. v. 8. März 1842 die Erhaltung eines Wegegeldes auf denjenigen Bezirksstraßen nachgelassen worden ist, welche von dem Fin. Min. als im Sinne des Landtags-Abschiedes v. 6. Aug. 1841 dazu geeignet, bezeichnet worden.

Zu erwähnen ist noch, daß

a) unterm 17. Nov. 1841 (G. S. 1841 S. 405) ein Allerh. vollzogenes Regul. wegen Unterhaltung der durch die Staatswaldungen in der Provinz

Westphalen (und in der Rheinprovinz) führenden öffentl. Wege, mit Ausschluß der ausgebauten Staats- und Bezirks-Straßen, erlassen worden ist; [1]) und

b) der Allerh. Erlaß v. 16. Nov. 1850 (G. S. 1851 S. 1.) die definitive Genehmigung zur Einführung der Wegegeld-Erhebung auf den ausgebauten Provinzialstraßen des Herzogthums Westphalen ertheilt hat. [2])

B. Der Bezirks-Straßen-Bau-Fond für den Westrheinischen Theil der Rheinprovinz.

1) In den Landestheilen jenseits des Rheins wurden die sogenannten Bezirksstraßen nach abweichenden Grundsätzen behandelt und verwaltet. Inzwischen ist durch die K. O. v. 11. April 1838 (G. S. 1839 S. 17.) [3]) unter den dort angegebenen Bedingungen die Wegegelderhebung auf diesen Straßen nachgelassen. Es ist ferner durch das Allerh. vollzogene Regulativ v. 20. Jan. 1841 (nebst Straßen-Verzeichniß) die Verwaltung der Bezirksstraßen, soweit dieselben ausgebaut oder zum Bau übernommen waren, geordnet worden. Endlich ist unterm 17. Nov. 1841 ein Allerh. vollzogenes Regul. wegen Unterhaltung der durch die Staats-Waldungen in der Rheinprovinz führenden öffentl. Wege, mit Ausnahme der ausgebauten Staats- und Bezirksstraßen (G. S. 1841 S. 405.) [4]) ergangen.

Inzwischen ist durch das Regul. v. 20. Jan. 1841 das Bezirksstraßen-Bauwesen nur nach einer Seite hin geordnet. Dies Regul. bezweckte zunächst nur die Aussonderung und Bezeichnung derjenigen Straßen, welche als Bezirksstraßen behandelt werden sollten, unter ihnen aber wieder derjenigen, welche auf Kosten des Bezirksstraßen-Baufonds bereits gebaut oder zum Ausbau übernommen waren und aus diesem Fond unterhalten werden müssen; ferner die Sicherstellung der für den letzteren Zweck erforderlichen Geldmittel, und endlich die Feststellung der Grundsätze für deren Verwendung.

Wenn nun aber diese Straßen, wie die Nachweisung derselben ergiebt, zur Zeit der Aufstellung der letzteren theils noch gar nicht in den Bau genommen, theils nicht vollständig ausgebaut waren, so hatte es das Regul. zunächst nur mit den gebauten Straßen oder Straßenstrecken, oder denen, welche diesen gleich zu achten sind, zu thun, und überließ die Ergänzung seines Inhalts in Beziehung auf die nicht dahin gehörigen Bezirksstraßen oder Straßentheile der späteren legislativen Beschlußnahme.

2) R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 31. März 1841 an die K. Oberpräsidenten der Rheinprovinz, mit dem Regul. über die Verwaltung der Bezirksstraßen im westrheinischen Theile der Rheinprovinz.

Ew. Exc. empfangen beikommend begl. Abschrift des Allerh. vollzogenen Regul. über die Verwaltung der Bezirksstraßen im westrheinischen Theile der Rheinprovinz v. 20. Jan. d. J., des dazu gehörigen Straßenverzeichnisses und der Allerh. Ordre, ebenfalls v. 20. Jan. c., womit Beides an mich gelangt ist, zur gefälligen weitern Veranlassung, namentlich zur Bekanntmachung durch die Amtsbl. (Anl. a. und b.)

Anl. a.

Ich habe nunmehr das mit Ihrem Ber. v. 6. d. M. anderweitig vorgelegte Regul. über die Verwaltung der Bezirksstraßen der westrheinischen Theile in der Rheinprovinz vollzogen und sende Ihnen dasselbe zur Bekanntmachung durch die Amtsbl. der Reg. in der Rheinprovinz zurück. (Anl. b.) Berlin, den 20. Jan. 1841.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- u. Fin. Min. Gr. v. Alvensleben.

---

[1]) Vergl. dies Regul. v. 17. Nov. 1841 unten.
[2]) Vergl. den Erlaß v. 16. Nov. 1850 unten.
[3]) Vergl. unten.
[4]) Vergl. unten.

Anl. b.

Regulativ, über die Verwaltung der Bezirksstraßen im westrheinischen Theile der Rheinprovinz.

§. 1. Auf die Bezirksstraßen des westrheinischen Theils der Rheinprovinz finden alle gesetzliche Vorschriften Anwendung, welche jetzt für die dortigen Staatsstraßen bestehen oder künftig ergehen werden, in so weit nicht durch die nachfolgenden, oder ferner noch von Uns zu erlassenden Bestimmungen, etwas Anderes festgesetzt wird.

§. 2. Für jetzt sind als Bezirksstraßen diejenigen zu betrachten, welche in der anliegenden Nachweisung verzeichnet sind. Andere Wege können nur durch landesherrliche, nach Anhörung der Provinzialstände zu erlassene V. unter sie aufgenommen, und nur auf gleiche Weise kann einer bisherigen Bezirksstraße diese Eigenschaft entzogen werden. Dauert im letzten Falle das Bedürfniß des ganzen Weges, oder einzelner Theile desselben, für den gemeinen Verkehr noch fort, so sind die betr. Gemeinden verpflichtet, ihn als Gemeindeweg zu unterhalten.

§. 3. Die Kosten des Neu- und Herstellungsbaues der Bezirksstraßen und ihrer Unterhaltung werden aus dem für jeden Reg. Bez. gebildeten und von der Reg. zu verwaltenden Bezirksstraßen-Fonds bestritten.

§. 4. Der Bezirksstraßen-Fonds ist jedoch nur für diejenigen Wegestrecken und einzelnen Bauwerke bestimmt, welche bereits kunstmäßig vollendet worden, oder, wenn sie es noch nicht sind, welche nach einer von der Reg. an die betr. Gemeine ergangenen Bekanntmachung übernommen worden sind. In beiden Fällen müssen die Nutzungen, welche bis dahin ein Berechtigter bezog, in so weit das Recht dazu auf einem besondern Titel beruht, aus dem Bezirksstraßen-Fonds vergütet werden, wenn die Verwaltung nicht vorzieht, die seitherige Nutzungs-Berechtigung fortdauern zu lassen.

In Ansehung der vor Publik. dieser V. vom Bezirksstraßen-Fonds unterhaltenen Straßen und einzelnen Bauwerke soll jedoch aus dieser Bestimmung kein Entschädigungsanspruch hergeleitet werden.

§. 5. Den vom Staate angestellten Wegebau-Inspektoren und Wegebaumeistern liegt die Beaufsichtigung der Bezirksstraßen nach der für die Staatsstraßen ihnen ertheilten Dienstanweisung ob.

§. 6. An Einnahmen fließen zu dem Bezirksstraßen-Fonds eines jeden Reg. Bez.:

1) der Ertrag der von den Bezirksstraßen desselben aufkommenden Nutzungen, namentlich des Chausseegeldes;
2) die für ihn bestimmten Zusatzprozente zu den Staatssteuern.

§. 7. In Ansehung des Chausseegeldes behält es bei den, durch die Ordre v. 11. April 1838 (G. S. 1839 pag. 17) ergangenen Bestimmungen sein Bewenden, mit der Maaßgabe jedoch, daß der seitdem für die Staatsstraßen erlassene Tarif v. 29. Febr. 1840, (G. S. S. 95) auch auf den rheinischen Bezirksstraßen, statt des bisherigen v. 28. April 1828, v. 1. April 1841 an zur Anwendung kommen soll.

§. 8. An Zusatzprozenten zu den Staatssteuern sollen, statt der bisher mit der Grundsteuer beigenommenen Zulags-Centimen, gleichmäßig von allen Bezirken des linken Rheinufers vier bis fünf Prozent der Grund-, Klassen- und Gewerbesteuer erhoben und von den nicht klassensteuerpflichtigen Orten vier bis fünf Prozent der Mahl- und Schlachtsteuer aufgebracht werden.

Der Fin. Min. hat innerhalb der vorbezeichneten Grenze den Prozentsatz periodisch festzusetzen, so wie überhaupt wegen Ausführung der vorstehenden Bestimmung das Erforderliche anzuordnen.

§. 9. Die Verminderung oder Aufhebung der Steuerzuschläge kann nach dem Antrage der Provinzialstände erfolgen, sobald der Bezirksstraßenbau so weit vorgerückt ist, daß der Fonds dieser Steuerzusätze nicht mehr bedarf.

§. 10. Die Vorschläge über die Verwendung des Bezirksstraßen-Fonds sollen von den Reg. gemeinschaftlich mit den dazu ernannten ständischen Kommissarien aufgestellt und durch den Oberpräsidenten dem Provinzial-Landtage, nebst der Verwendungsnachweise aus den Vorjahren, zur Begutachtung vorgelegt werden. Erfolgt dieserhalb eine Einigung zwischen den Provinzialständen und dem Oberpräsidenten, so ordnet Letzterer die Ausführung der vorgeschlagenen Baue an und kontrollirt dieselben.

Tritt aber eine Meinungsverschiedenheit ein, so entscheidet der Min. des Handels.

§. 11. Die noch nicht kunstmäßig angelegten Bezirksstraßen sollen in dem Maaße, wie es die Fonds gestatten, kunstmäßig ausgebaut werden. Dieselben erhalten alsdann der Regel nach eine Breite von 24 Fuß, ausschließlich der Gräben, und eine Befestigungsdecke von 16 Fuß Breite. Die Steigungen derselben dürfen 10 Zoll auf die laufende Ruthe nicht übersteigen und müssen bei längeren Höhenzügen auf je 100 Ruthen Länge um einen Zoll dieses Maximi bis zu 8 Zoll vermindert werden. Im Uebrigen ist wegen

der Beschaffenheit der Bezirksstraßen für jeden einzelnen Fall Seitens der kompetenten Behörde die erforderliche Bestimmung zu treffen.

§. 12. Wenn Kreisversammlungen, Gemeinden oder deren Vertreter zur Beförderung des kunstmäßigen Ausbaues der Bezirksstraßen freiwillige Erbietungen zu machen sich veranlaßt finden, so sind die dieserhalb gefaßten Beschlüsse, nach Genehmigung der Landes-Polizeibehörde, vollstreckbar. Berlin, d. 20. Jan. 1841.

Friedrich Wilhelm.
Gr. v. Alvensleben.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 245 Nr. 395.)

C. Der Provinzial-Straßen-Bau-Fond für das Großherzogthum Posen.

Bekanntmachung des K. Ob. Präsid. der Provinz Posen (v. Beurmann) v. 19. Aug. 1843, mit der Allerh. V. v. 21. Juli 1843, betr. die Bildung, Verwaltung und Verwendung eines Provinzial-Straßenbau-Fonds für das Großherzogthum Posen.

Nachstehende V., die Bildung, Verwaltung und Verwendung eines Provinzial-Straßenbau-Fonds im Großherzogthum Posen betr., bringe ich hierdurch, dem Allerh. Befehle Sr. Maj. gemäß, zur öffentl. Kenntniß. (Anl. a.)

Anl. a.

Allerh. V. v. 21. Juli 1843, betr. die Bildung, Verwaltung und Verwendung eines Provinzial-Straßenbau-Fonds im Großherzogthum Posen.

Wir Friedrich Wilhelm rc. rc. verordnen auf den Antrag Unseres Staats-Min., nach Anhörung Unserer getreuen Stände des Großherzogthums Posen, was folgt:

§. 1. Es soll, zunächst auf die Dauer von funfzehn, mit dem 1. Jan. 1844 beginnenden Jahren, ein Provinzial-Straßenbau-Fonds für das Großherzogthum Posen gebildet werden.

§. 2. Die Einnahmen desselben werden bestehen:

a) aus einem Beitrage von jährlich 40,000 Thlrn. aus den Staatskassen,
b) aus einem gleichen Beitrage aus den Mitteln der Provinz,
c) aus dem tarifmäßigen Wegegeld und den sonstigen Nutzungen der ausgebauten Straßen.

§. 3. Der von der Provinz zu diesem Fonds aufzubringende Beitrag wird nach dem Maaßstab sämmtlicher direkter Steuern (welchen auch die Mahl- und Schlachtsteuer als Aequivalent der Klassensteuer zuzurechnen) auf sämmtliche Kreise des Großherzogthums vertheilt, und bleibt es der Beschlußnahme der Kreisstände unter verfassungsmäßiger Mitwirkung der Reg. überlassen, in welcher Weise dieselben die Kreisbeiträge auf die Kreis-Eingesessenen weiter vertheilen wollen. Die Erhebung der in dieser Weise festgesetzten Beiträge erfolgt in der für die direkten Steuern vorgeschriebenen Weise und mit gleichen Verpflichtungen für die Besteuerten.

§. 4. Die Verwaltung des Fonds wird von dem Oberpräsidenten der Provinz unter Mitwirkung eines aus sechs Mitgliedern der Provinzial-Landtage bestehenden und von diesem nebst eben so vielen Stellvertretern zu wählenden ständischen Beiraths unter der Oberaufsicht Unseres Handelsministerii geführt.

§. 5. Der Provinzial-Wegebaufonds ist dazu bestimmt, die nicht für Rechnung des Staats auszubauenden, gleichwohl aber für den Verkehr der Provinz wichtigen Straßen — welche den Namen Provinzialstraßen erhalten — kunstmäßig auszubauen und zu unterhalten.

§. 6. Die Auswahl der Provinzialstraßen bleibt Unserer Entschließung nach Anhörung des Gutachtens Unserer getreuen Stände vorbehalten. Eine Provinzialstraße kann, nachdem sie einmal zu solcher erklärt ist, nur durch landesherrliche V. wieder in die Klasse der Gemeindewege zurück versetzt, oder als Staatsstraße übernommen werden.

§. 7. Den vom Staate angestellten und besoldeten Wegebau-Inspektoren und Wegebaumeistern liegt die Beaufsichtigung der Provinzialstraßen, nach der für die Staatsstraßen ihnen ertheilten Dienstanweisung ob.

§. 8. Auf den fertig gebauten Provinzialstraßen soll das Wegegeld nach dem für die Staatsstraßen zu jeder Zeit bestehenden Tarif erhoben werden, jedoch nur für solche Straßen, welche mindestens auf die Länge einer Meile im Zusammenhang ausgebaut sind.

§. 9. Die Vorschläge über die Verwendung des Provinzial-Straßen-Fonds sollen von dem Oberpräsidenten der Provinz unter Zuziehung des nach §. 4 zu wählenden ständischen Ausschusses aufgestellt und dem Min. des Handels zur Entsch. über etwaige Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Oberpräsidenten und dem Ausschusse und zur definitiven Feststellung der auszuführenden Bauten eingereicht werden. Die Ausführung der

genehmigten Bauten geschieht seitens der betr. Staatsbehörden. Der Oberpräsident hat dem Provinzial-Landtage jedesmal den Verwendungs-Nachweis aus den Vorjahren zur Kenntnißnahme vorzulegen.

§. 10. Die Provinzialstraßen erhalten, je nachdem sie mit oder ohne Sommerweg angelegt werden, eine Breite von 24 bis 30 Fuß, ausschließlich der Gräben, und eine Befestigungsdecke von 14 bis 16 Fuß Breite. Die Steigungen derselben dürfen 10 Zoll auf die laufende Ruthe nicht übersteigen und müssen bei längeren Höhenzügen auf je 100 Ruthen Länge um einen Zoll dieses Maximi bis zu 8 Zoll vermindert werden. Im Uebrigen ist wegen der Beschaffenheit der Provinzialstraßen für jeden einzelnen Fall seitens der kompetenten Behörde die erforderliche Bestimmung zu treffen.

§. 11. Wenn Kreisversammlungen, Gemeinden oder deren Vertreter zur Beförderung des kunstmäßigen Ausbaues der Provinzialstraßen freiwillige Erbietungen zu machen sich veranlaßt finden, so sind die dieserhalb gefaßten Beschlüsse nach Genehmigung der Landes-Polizeibehörde vollstreckbar. Wo dergl. Erbietungen von Bedeutung erfolgen, soll der Ausbau der Straßen vorzugsweise beschleunigt werden.

§. 12. Nach Ablauf von 15 Jahren wird die Provinzial-Straßenbau-Kasse aufgelöset, die Unterhaltung der gebauten Straßen verbleibt aber gegen den Genuß der Wege-geld-Einnahme zur Last der Provinz, und behalten wir Uns vor, demnächst wegen der Art der Erfüllung dieser Verpflichtung, nach Anhörung Unserer getreuen Stände, weitere Fürsorge zu treffen.

Urkundlich 2c. 2c.

Gegeben Sanssouci, d. 21. Juli 1843.

Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. v. Nagler. Rother. Gr. v. Alvensleben. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny. v. Bodelschwingh. Gr. zu Stolberg. Gr. v. Arnim.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 248 Nr. 331.)

II. Ausführung von Chaussee-Bauten durch Privat-Unternehmer, insbesondere durch Aktien-Vereine, desgl. durch Gemeinden oder ständische Korporationen, gegen Bewilligung von Prämien aus Staats-Fonds, beziehungsweise der Erhebung von Chausseegeld und fiskalischen Vorrechte.

A. Allgemeine Bestimmungen über diesen Gegenstand.

1) R. des K. Min. des H. u. d. Fin. v. 3. Mai 1816. Nach der K. O. v. 21. Juli 1809 können Chausseen, Kanäle, Brücken und andere gemeinnützige Anstalten zum öffentl. Gebrauche, gegen Verleihung angemessener Abgaben, durch Privatpersonen bewerkstelliget werden. Wer dergl. Anlagen beabsichtiget, muß einen vollständigen Plan nebst allen dem Unternehmen zum Grunde zu legenden Bedingungen der Reg. des Bezirks einreichen. Letztere prüft die Gemeinnützigkeit und Ausführbarkeit der Anlage, stellt nach Umständen alle Berechtigungen und Verpflichtungen des Unternehmers in einer umfassenden Urkunde zusammen, und reicht dieselbe beim Min. ein. Dieses veranlaßt nach Befund der Umstände die K. Immediat-Vollziehung. Der Inhalt einer solchen Verleihungs-Urkunde wird demnächst durch die Amtsbl. der Provinz allgemein bekannt gemacht.

(Amtsbl. d. K. Reg. zu Posen v. 1816 S. 153—156.)

2) R. des K. Ober-Präs. zu Danzig v. 12. Mai 1822 an die dortige K. Reg. Bedingungen der Ausführung von Chaussee-Bauten durch Privatunternehmer.

Von dem K. Min. für H. u. G. bin ich ermächtigt worden, Einer K. Reg. bekannt zu machen, daß dasselbe bereit ist, für einen jeden im Wege der Privat-Unternehmung gegen die Bewilligung einer angemessenen Prämie und der Erhebung des Wege-Geldes auszuführenden Chaussee-Bau, den Unternehmern diese Vortheile durch eine Urkunde zuzusichern, wenn

1) diese Urkunde das Wo? und Wie? der Anlage durch deutliche Zeichnungen außer Zweifel setzt und der Unternehmer
2) dem Fiscus das Recht einräumt, nach einer zu verabredenden Reihe von Jahren die wohl unterhaltene Chaussee, sei es gegen Zurückzahlung des erwiesenen Anlage-Kapitals oder à fonds perdu zurückzugewähren.

Eine K. Reg. ersuche ich hiernach, diese Bestimmungen zur Kenntniß des Publikums zu bringen und sich in einzelnen Fällen hiernach zu achten. (A. VI. 430—2, 86.)

3) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 29. Aug. 1826 an sämmtl. K. Reg.[1]) Der chausseemäßige Ausbau von Straßen durch Kreis-Korporationen darf, wenn Kostenersatz oder Bewilligung von Wegegeld-Erhebung verlangt werden, nur nach vorgängiger Genehmigung des Min. erfolgen.

Es ist der Fall vorgekommen, daß Seitens eines Kreises eine Straße chausseemäßig gebauet, und hinterher von demselben die Berechtigung zur Erhebung eines Wegegeldes nachgesucht worden ist.

Des Königs Maj. haben auf den, Allerhöchstdenselben hierüber erstatteten Ber., bei Gelegenheit der Entsch. über den einzelnen Fall, zu bestimmen geruhet, daß, wenn auch der chausseemäßige Bau der Nebenstraßen die möglichste Beförderung verdiene, doch die betr. Behörden nicht nach eigener Willkür einen solchen Bau einleiten sollen, vielmehr, wenn der Kreis den Kostenersatz in Anspruch nehmen wolle, die erforderliche Genehmigung zuvor auszuwirken sei.

Der K. Reg. wird diese Allerh. Bestimmung mit dem Auftrage bekannt gemacht, solche zur Kenntniß der betheiligten Unter-Behörden zu bringen.

Nach dieser Bestimmung werden künftig nachträgliche Gesuche wegen Bewilligung von Erhebungs-Berechtigungen für Straßenanlagen, die nicht zuvor von dem Min. genehmigt worden sind, unbedingt zurückgewiesen werden. (A. X. 1007—4, 57.)

4) Auszug aus dem zweiten Landtags-Abschiede für die Brandenburgischen Provinzial-Stände v. 30. Dec. 1827.

II. Petitionen.

2) Rücksichtlich des Antrages, den einzelnen Landestheilen die Ausführung neuer Chaussee-Bauten gegen hinreichende Entschädigung aus den Staatskassen zu überlassen, werden Unsere getreuen Stände auf die im Jahre 1816 erfolgte Bekanntmachung der Grundsätze verwiesen, unter welchen die Ausführung von Chausseebauten im Wege der Privat-Unternehmung gegen Ueberlassung der Chausseegeld-Erhebung nachgelassen worden. Insofern die getreuen Stände aber die Ausführung im Wege der Entreprise gegen baare Bezahlung der Baukosten aus den Staatskassen beabsichtigen, hat es in solchen Fällen, in denen der Entreprise-Bau für angemessen erachtet wird, kein Bedenken, diese den Kreis-Kommunen zu überlassen, wenn dieselben diejenigen Bedingungen erfüllen wollen, welche dem finanziellen Interesse zusagen, und die Tüchtigkeit des Baues sichern. Wir haben Unsern Min. des Inn. daher autorisirt, in solchen Fällen die Ausführung durch die Kreis-Kommunen zu berücksichtigen. (Bergius Ergänz. zur G. S., S. 236.)

5) Auszug aus dem zweiten Landtags-Abschiede für die Preuß. Provinzial-Stände v. 17. März 1828.

II. Petitionen.

17) Bei den bedeutenden Verwendungen, welche aus den Staatsfonds zu den Chausseebauten auf den Hauptstraßen in Preußen theils bereits erfolgt, theils zur Vollendung derselben noch erforderlich sind, können Wir die Zusicherung von Kosten zur Chaussirung der Nebenstraßen für jetzt nicht ertheilen.

Auch bedarf es der gewünschten öffentl. Bekanntmachung der Bedingungen, unter denen der Chausseebau Privatpersonen oder Gesellschaften überlassen werden kann, nicht, da solche durch das Publikandum v. 3. Mai 1816 erfolgt ist.

Auf welchen Hauptstraßen, wegen besonderer Wichtigkeit derselben für den kommerciellen und inneren Verkehr, den Kreisen oder Kommunen die Ausführung der Chausseebauten gegen eine nach Lage der Umstände zu bewilligende Prämie überlassen werden soll, darüber soll besondere Erörterung und Entschließung erfolgen. (Bergius Ergänz. zur G. S., S. 252.)

6) C. R. der K. Reg. zu Posen, v. 20. Dec. 1836 an sämmtl. Landräthe. Bedingungen der Ertheilung der Genehmigung zur Ausführung von Chaussee-Neubauten durch Aktien-Gesellschaften und sonstigen Privat-Unternehmungen.

Es ist höhern Orts ausgesprochen worden, daß für die Folge eine Aussicht auf die Genehmigung zu Chaussee-Neubauten eröffnet werden kann, wenn sich Aktien-Gesellschaften bilden, oder wenn die dabei betheiligten Gutsbesitzer, städtischen und ländlichen Kommunen, auch Kreis-Verbände ein ganz besonderes Interesse für die Ausführung an den Tag legen, und sich verbindlich machen:

---

[1]) Wörtlich gleichlautend unterm 25. Sept. 1826 von der K. Reg. zu Merseburg erlassen. (A. X. 686—3. 59.)

a) auf alle und jede Grund= und Nutzungs=Entschädigung, im weitesten Sinne des Worts, gänzlich Verzicht zu leisten, oder wo dergleichen Entschädigungen an Einzelne gewährt werden müssen, solche und überhaupt alles Dasjenige zu übernehmen und zu erfüllen, was gewisse unterm 8. Nov. 1834 aufgestellte Bedingungen enthalten; außerdem aber
b) das Planum zur Chaussee mit Inbegriff der in selbigem erforderlich werdenden Durchlässe und Brücken, letztere jedoch nur bis zu 18 Fuß lichter Weite einschließlich, unentgeldlich zu fertigen, oder aus eigenen Mitteln fertigen zu lassen, und
c) das sämmtliche Chausseebau=Materiale unentgeldlich bis auf Ort und Stelle anzuliefern,

so daß Seitens des Staats zu gänzlicher Vollendung des Baues nur eine mäßige Beihülfe zu den baaren Baukosten von etwa 3000 Rthlr. pro Meile als Prämie zu gewähren sein würde.

Für die auf solche Weise durch Hülfe von Privaten, Kommunen oder Kreisen ꝛc. zur Ausführung gebrachten Chausseen soll den Interessenten, gegen die Verpflichtung zur ordnungsmäßigen künftigen Unterhaltung, und unter der Bedingung, daß es dem Staate freistehe, jederzeit, sobald er es seinem Interesse angemessen findet, die Chaussee gegen Erstattung der auf deren Bau erweislich verwendeten Kosten, oder nach einer sonstigen Vereinbarung eigenthümlich zu übernehmen, die Erhebung des tarifmäßigen Chausseegeldes bewilligt werden.

Hiernach haben Sie bei etwanigen Anträgen auf zu bewirkende Chaussee=Anlagen die Bittsteller zu bescheiden. (A. XX. 1020—4. 188.)

7) Auszug aus dem sechsten Landtags=Abschiede für die Preuß. Provinzial=Stände v. 28. Okt. 1838.

II. Petitionen.

21) Wir haben mit Wohlgefallen ersehen, daß Unsere getreuen Stände dasjenige, was in Gemäßheit der in dem Landtags=Abschiede v. 31. Dec. 1834[1]) ertheilten Zusicherung und bereits früher für den Chausseebau in der Provinz Preußen geleistet worden ist, dankbar anerkennen, und mögen dieselben vertrauen, daß, soweit die dazu bestimmten Fonds es gestatten, dieselbe Sorgfalt den Interessen der Provinz auch ferner gewidmet bleiben wird. Auch soll mit den Vereinen, welche sich zur Ausführung von Chausseebauten gegen Prämien bilden, und dem zur Ausführung des betr. Baues erforderlichen anderweitigen Geldbedarf völlig sicher stellen, in Unterhandlungen sowohl über den Betrag der aus Staatskassen zu leistenden Zuschüsse, als über die Konstruktion der Straße getreten, und die weitere Entscheidung in Erwägung der jedesmal obwaltenden besonderen Verhältnisse getroffen werden. (Bergius Ergänz. für G. S., S. 621.)

8) Auszug aus dem siebenten Landtags=Abschiede für die Preuß. Provinzial=Stände v. 7. Nov. 1841. Ausführung von Chausseebauten gegen Prämien aus Staatsfonds.

18) (Chausseebau.) Auf den Antrag, den von dem Provinzial=Landtage des J. 1834 vorgelegten Straßenbau=Plan festzustellen, und somit schon jetzt diejenigen Straßen zu bezeichnen, welche in der Folge auf Kosten des Staats chaussirt werden sollen, tragen Wir einzugehen Bedenken, da die Reihenfolge der in der Provinz Preußen auszubauenden Straßen durch das im Laufe der Zeit sich verändernde Bedürfniß des Verkehrs bestimmt werden muß. Es bedarf aber auch einer solchen Feststellung nicht, da die wichtigsten Landstraßen der Provinz bereits auf Kosten des Staats ausgebaut sind, und Wir, insofern sich zum Ausbau einzelner, der in jenem Verzeichniß enthaltenen noch nicht chaussirten Straßen Vereine bilden sollten, dergleichen Unternehmungen durch Bewilligung von Prämien, so weit es mit Rücksicht auf den Staatshaushalt und auf die für diesen Verwaltungszweig anderweitig zu verwendenden Geldmittel geschehen kann, zu befördern geneigt sind. Auch wollen Wir, nach den jedesmal zu erfordernden Vorschlägen Unsers Oberpräsidenten, einen Prämiensatz bis zu 10,000 Rthlr. für die Meile in der Art zusichern, daß unter mehreren Chausseebauten in der Regel demjenigen, welcher mit einem geringeren Zuschuß für die Meile zu Stande gebracht werden kann, der Vorzug zu geben ist. Unser Oberpräsident wird mit der Bildung der Vereine, mit der Feststellung ihres Verhältnisses zum Staate

[1]) Der fünfte Prov. Landtags=Abschied für die Prov. Stände der Provinz Preußen v. 31. Dec. 1834 hatte (sub II. 21) die Zusicherung möglichster Ausdehnung des Chausseebaues in der Provinz Preußen und die Erwägung der Frage verheißen, in wie weit Unternehmungen von Chausseebauten von Seiten der Kreise oder Kommunen durch Prämien zu unterstützen seien. (Bergius, a. a. O., S. 498.)

und mit der oberen Leitung der Bauten, nach ihm noch näher zu gebender Anweisung beauftragt werden, und die Bedingungen für die einzelnen Prämien-Bauten demnächst zur öffentl. Kenntniß bringen.

Wir tragen jedoch, da es für jetzt noch an zureichender Erfahrung fehlt, Bedenken, für eine im Voraus bestimmte Reihe von Jahren den beantragten Prämienfonds zuzusichern, und können den Betrag von 50 Prozent des Bauanschlages als ein Minimum der zu zahlenden Prämie aus bewegenden Gründen nicht bewilligen. Sollten sich dergleichen Vereine für Straßen, deren Chaussirung im allgemeinen Interesse nöthig erachtet werden sollte, nicht bilden, so werden wir, soweit es jene Rücksicht zuläßt, und wenn die betheiligten Grundbesitzer und Gemeinen die zur Anwendung kommenden allgemeinen Bedingungen wegen der von ihnen zur Beförderung des Chausseebaues zu übernehmenden Leistungen zu erfüllen bereit sind, dergleichen Bauten auf Kosten des Staats ausführen lassen. Ob jetzt vorzugsweise das Bedürfniß eines Chausseebaues bei Neuenburg vorliege, wird von den Behörden erörtert werden, und behalten wir Uns deshalb Unsere weitere Bestimmung vor. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1842 S. 164 Nr. 208.)

9) Bekanntmach. des K. Ob. Präsid. der Provinz Preußen v. 11. Mai 1842, betr. die Bedingungen für die Ausführung von Chausseebauten in der Provinz Preußen gegen Prämien aus Staatsfonds.

In dem Allerh. Landtagsabschiede v. 7. Nov. d. J. zu II. 18 ist vorbehalten worden, die Bedingungen für die Ausführung von Chausseebauten in der Provinz Preußen gegen Prämie aus Staatsfonds zur öffentl. Kenntniß zu bringen. Nachdem des Königs Maj. nunmehr das Verfahren näher zu bestimmen geruht haben, welches in dieser Angelegenheit beobachtet werden soll, so wird deshalb Folgendes zur Kenntniß des betheiligten Publikums gebracht.

1) Zu jedem Unternehmen dieser Art ist der Abschluß eines Vertrags erforderlich, welcher die Rechte und Verpflichtungen zwischen den Unternehmern und dem Fiskus feststellt.

2) Will eine Gesellschaft den Bau ausführen, welche die Rechte einer juristischen Person nicht schon besitzt, so ist außerdem erforderlich, daß derselben für ihre innere Verfassung und für ihr Verhältniß nach außen überhaupt, ein Statut gegeben werde, damit demnächst, und sobald sie sich solchergestalt konstituirt hat, der zu 1 erwähnte Vertrag mit ihr abgeschlossen werden könne.

3) Zu diesen Statuten werden die beiliegenden Allerh. genehmigten Grundzüge (Anl. a) in soweit zu benutzen sein, als dieselben durch die jedesmaligen Vertragsbedingungen nicht etwa modificirt werden sollten. Eben so werden

4) die von dem K. Fin. Min. unterm 20. März c. erlassenen und nach den darauf ergangenen Allerh. Bestimmungen modificirten Vertragsbedingungen, zur näheren Kenntnißnahme hier beigefügt (Anl. b.) In den Grenzen dieser Allerh. genehmigten Bedingungen ist der Oberpräsident ermächtigt, nach vorhergegangener Allerh. Genehmigung der Bauausführung und des Prämienbetrags, den Vertrag mit den Unternehmern abzuschließen, und sowohl denselben, als auch die Statuten, von Staatswegen zu bestätigen.

5) In sofern aber von den Unternehmern Abweichungen von den zu 4 beigefügten Vertragsbedingungen beantragt würden, oder wenn von der Gesellschaft der Unternehmer etwa die Ertheilung von Korporationsrechten beantragt werden sollte, welche nur von des Königs Maj. Allerhöchstselbst verliehen werden können, so ist deshalb eine Kommunikation des Oberpräsidenten mit dem K. Fin. Min. erforderlich.

6) Wegen des Geschäftsganges in dieser Angelegenheit und wegen der Stellung deß Oberpräsidenten zu den Unternehmern, während und nach Vollendung des Baues, ist aus den zu 4 beigefügten Vertragsbedingungen, namentlich aus der Einleitung derselben, das Nähere zu ersehen.

Uebrigens wird

7) sowohl zu den Statuten, als auch zum Vertrage mit dem Fiskus, erst ein von den Unternehmern unterschriebener, den jedesmaligen Verhältnissen entsprechender, in den wesentlichen Beziehungen und in der ganzen Anordnung aber auf die vorher beigefügten Grundzüge und Bedingungen basirter Entwurf dem Oberpräsidenten einzureichen und dessen Genehmigung abzuwarten sein, bevor die vollständige Ausfertigung und rechtsgültige Vollziehung, so wie auch demnächst die Bestätigung dieser Dokumente von Seiten des Oberpräsid. erfolgen kann.

Anl. a.

Grundzüge der Statuten für die Aktiengesellschaft zur Erbauung einer Chaussee von . . . . bis . . . . sowie zur Unterhaltung dieser Chausseestrecke.

Unter dem Namen der . . . . Chausseebau-Gesellschaft ist in . . . . eine Gesellschaft von Aktionairen zu dem Zwecke zusammengetreten, eine Chaussee von

. . . . bis . . . . zu erbauen und diese Chaussee nach ihrer Vollendung zu unterhalten, beides nach Maaßgabe des mit dem K. Fiskus dieserhalb abzuschließenden Vertrages und gegen Beziehung der tarifmäßigen Chausseegelder auf dieser Chausseestrecke.

Die Bedingungen, unter welchen dieses gemeinschaftliche Unternehmen ausgeführt werden soll, sind nachstehend festgesetzt und bilden das von den Gesellschaftsgliedern angenommene Statut.

Tit. I.

Fonds der Gesellschaft.

Allgemeine Rechte und Pflichten ihrer Mitglieder.

§. 1. Der Fonds der Gesellschaft besteht:

a) aus den bereits gezeichneten und ferner noch zu zeichnenden Aktienbeiträgen;

b) aus den zugesicherten Zuschüssen und Prämien der Staatskassen, wofür der Staat keinen Antheil an den Einkünften verlangt;

c) hiernächst aus den aufkommenden Chausseegeldern und etwanigen sonstigen Einnahmen.

§. 2. Die Einziehung von Aktienbeiträgen ist nur bis zum Verlauf von . . . . . . Thalern in Courant zulässig; sie soll also geschlossen werden, sobald diese Summe erreicht ist.

Eine Vermehrung dieses Aktienkapitals kann nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Staats, durch eine Generalversammlung sämmtl. Aktionaire, gültig beschlossen werden. (§. 24 Nr. 3.)

§. 3. Jede Aktie wird auf den Betrag von . . . . . . Thalern Preuß. Cour. ausgestellt, die Ausfertigung der Aktien bleibt indessen bis zur vollständigen Einzahlung aller Aktienbeiträge ausgesetzt. Dagegen soll für jeden Aktionair ein mit dessen Namen versehener Quittungsbogen über die ganze von ihm gezeichnete Summe ausgegeben, und darauf über die wirklich eingezahlten Beiträge quittirt werden.

§. 4. Die Aktienbeiträge sind in Raten von . . . Prozent und in den vom Chaussee-Baukomité (§. 19), nach Maaßgabe des Geldbedürfnisses zu bestimmenden, wenigstens Vier Wochen vor der jedesmaligen Verfallzeit bekannt zu machenden Fristen, an die Gesellschaftskasse, gegen Quittung, auf den ausgegebenen Quittungsbogen (§. 3) einzuzahlen.

Jedoch soll jedem Aktionair nachgelassen sein, auch spätere, noch nicht fällig gewordene Partialzahlungen, von je . . . . Prozent der eingezeichneten Summe, oder den Totalbetrag auf einmal zu entrichten. Ein Anspruch auf Zinsen oder auf frühere Aushändigung der Aktien wird aber dadurch nicht erlangt.

Wer der Aktiengesellschaft nur unter der Bedingung beigetreten ist, daß er den von ihm gezeichneten Aktienbeitrag nicht in baarem Gelde, sondern durch Fuhrenleistung oder Lieferung von Bedürfnissen zum Chausseebau prästire, bleibt zwar der Aktiengesellschaft zur Erfüllung dieses Versprechens verpflichtet, nimmt aber nicht eher an den Rechten ihrer Mitglieder Theil, als bis die Gesellschaft von seinem Anerbieten Gebrauch gemacht und ihm über die gezeichnete, durch Lieferungen oder Leistungen prästirte Summe, Quittung ausgestellt hat. Auf den Grund dieser Quittung werden demselben hiernächst, jedoch nicht eher, als es in §. 3 dieses Statuts bestimmt ist, die der quittirten Summe entsprechenden Aktien ausgefertigt.

§. 5. Wenn auf eine Aktie eine der ausgeschriebenen Theilzahlungen zur Verfallzeit nicht eingegangen ist, so wird der Eigenthümer derselben vom Direktor des Ausschusses (§. 19) schriftlich aufgefordert, die ausgebliebene Zahlung und außerdem eine vom Restanten in solchem Falle verwirkte Konventionalstrafe von einem Zehntel der restirenden Theilzahlung, spätestens Vierzehn Tage nach dem ersten Verfalltage an die Gesellschaftskasse zu entrichten. Wer dieser Aufforderung nicht vollständig und pünktlich genügt, hat zu gewärtigen, daß dann der ganze von ihm gezeichnete Aktienbeitrag, soweit es nicht schon durch frühere Partialzahlungen abgeführt ist, mit Einschluß der verwirkten Konventionalstrafe, im Wege des Prozesses von ihm eingezogen wird.

§. 6. Das Anrecht auf eine Aktie kann von den Aktienzeichnern an Andere übertragen werden, jedoch bleiben die ursprünglichen Zeichner, dieser Uebertragung ihres Rechts ungeachtet, für die vollständige Einzahlung des gezeichneten Betrages verhaftet.

Soll der Cedent von seiner Zahlungsverbindlichkeit entbunden werden, so ist dazu die ausdrückliche Genehmigung des Chaussee-Baukomités (§. 19) erforderlich. Ebenso bleiben bei eintretenden Todesfällen sämmtl. Erben für die Zahlung des von ihrem Erblasser gezeichneten Aktienbeitrages solidarisch verhaftet, so lange nicht das Chaussee-Baukomitee in die Uebertragung der Verpflichtung auf einen der Erben ausdrücklich eingewilligt hat.

Uebrigens muß eine solche Uebertragung auf rechtsverbindliche Weise geschehen.

§. 7. Die Aktien selbst werden nach dem Schema A. stempelfrei auf die ursprünglichen Zeichner, und im Falle des §. 6 auf die legitimirten rechtmäßigen Eigenthümer

ausgefertigt, und wenn von allen Aktionairen die letzte Theilzahlung geleistet worden ist, gegen Rückgabe der Quittungsbogen (§. 3), ausgehändigt.

Sollte die Totalsumme der gezeichneten Aktien zu den Kosten der Erbauung der Chaussee nicht erforderlich sein, so muß dennoch der volle Betrag jeder Aktie in die Gesellschaftskasse eingezahlt werden, indem alsdann die überschießende Summe zur Bildung des im folgenden §. 10 erwähnten Reservefonds verwendet wird.

§. 8. Jeder Aktionair hat, als solcher, nach Verhältniß der von ihm zum Gesellschaftsfonds eingezahlten Aktienbeiträge, gleichen Antheil am gesammten Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft, ohne jemals zur Entrichtung eines Zuschusses verbunden zu sein.

§. 9. Eine Verzinsung der Aktienkapitale findet bis zur gänzlichen Vollendung des Chausseebaues nicht statt.

§. 10. Dagegen soll von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo sowohl die Aktiengesellschaft den Bau der Chausseestrecke . . . . . . bis . . . . . . vollendet haben, und die ganze zu erbauende Chaussee von . . . . . . bis . . . . . . zollbar gemacht sein wird, eine Verzinsung der Aktien anheben und in der Weise eintreten, daß die auf dem ganzen bezeichneten Chausseetraktus nach dem Tarif erhobenen Chausseegelder, nach Abzug der Unterhaltungs- und Erhebungskosten, welche vorzugsweise von der Einnahme zu bestreiten sind, als Dividende unter die Aktionairs vertheilt werden. (§. 11.) Von dem solchergestalt zur Vertheilung disponiblen Reinertrage soll indessen eine vom Chausseekomité (§. 35 Nr. 8) näher zu bestimmende Summe vorweg genommen und zu einem Reservefonds gesammelt werden, so daß also nur das Uebrige, jedoch mit Vermeidung unangenehmer Bruchtheile, zur Vertheilung kommt.

Dieser Reservefonds, welcher zur Sicherung einer dauernden guten Unterhaltung der ganzen Chaussee von . . . . . . bis . . . . . . resp. zu deren Herstellung dient, soll aber nur bis auf . . . . . . Thaler gebracht und dessen Bestand zinsbar angelegt werden. Die Zinsen wachsen bis zur Erreichung des gedachten Betrags diesem Fonds selbst, dann aber den laufenden Einnahmen der Gesellschaftskasse zu.

Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, die statutenmäßige Ansammlung dieses Reservefonds bis zu dem angegebenen Belauf durch die K. Reg. zu . . . . . kontrolliren zu lassen, event. die zur Ausführung der Bestimmungen des §. 35 Nr. 8 geeigneten Maaßregeln zu treffen.

§. 11. Die Vertheilung der Dividende unter die Aktionairs geschieht alljährlich in den ersten drei Monaten, rücksichtlich des Reinertrages für das vorhergehende Jahr. Der Betrag der jedesmaligen Dividende und die Zeit ihrer Zahlung soll öffentlich bekannt gemacht werden. Die erste Dividendenzahlung tritt erst dann ein, wenn die ganze Chaussee nach ihrer Vollendung etwa ein Jahr lang benutzt sein wird.

Sollte schon während des Baues auf einzelnen fertig gewordenen Meilen Chausseegeld erhoben worden sein, so wird dasselbe nicht früher als bei jener ersten Dividendenzahlung mit vertheilt und bis dahin gesammelt.

§. 12. Mit jeder Aktie wird eine angemessene Anzahl Dividendenscheine nach dem Schema B. ausgegeben, auf welche der Betrag der Dividende alljährlich bei der Gesellschaftskasse erhoben werden kann. Sind diese Dividendenscheine eingelöset, so sind den Aktionairen neue auszustellen, und es ist dies auf den Aktien zu vermerken.

§. 13. Durch Einlösung der Dividendenscheine wird die Gesellschaft von jedem diesfälligen Anspruche befreit.

§. 14. Wenn Dividenden innerhalb vier Jahren, von der Verfallzeit an gerechnet, nicht erhoben worden sind, so fallen sie der Gesellschaftskasse anheim.

§. 15. Sollte in Folge außerordentlicher Ereignisse die Chausseegeld-Einnahme zur Bestreitung der Chausseeunterhaltungs- und Administrations-Kosten nicht zureichen und die Aktiengesellschaft demnach genöthigt sein, zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten in diesen Beziehungen nicht nur den gesammelten Reservefonds zu verwenden, sondern außerdem noch ein Darlehn zu kontrahiren — zu welcher letztern Maaßregel dieselbe jedoch nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Staats berechtigt ist — so müssen die Aktionaire sich gefallen lassen, wenn sie in solchen Zeiten gar keine Dividende erhalten und die hiernächst wieder disponibel werdenden Dividendengelder so lange inne behalten und zur Tilgung des aufgekommenen Darlehns verwendet werden, bis letzteres vollständig abgetragen wird. Auch muß in dem vorausgesetzten Falle die Ansammlung eines neuen Reservefonds nach den Bestimmungen des §. 10 geschehen.

§. 16. Verlorene, vernichtete oder sonst abhanden gekommene Aktien und Dividendenscheine müssen in der für andere Urkunden ähnlicher Art gesetzlich vorgeschriebenen Form aufgeboten und amortisirt werden.

§. 17. Ist eine Aktie oder ein Dividendenschein auf diese Art rechtskräftig amortisirt,

so wird dem legitimirten Eigenthümer eine andere Aktie oder ein anderer Dividendenschein unter einer neuen Nummer ertheilt.

§. 18. Die Rechte und Verbindlichkeiten der Aktiengesellschaft gegen den Staat sind durch den hiernächst zwischen der Staatsbehörde und dem Chaussee-Baukomité, Namens der Gesellschaft, abzuschließenden Kontrakt näher festzustellen, dessen Bestimmungen sich jeder Aktionair unterwirft.

Tit. II.

Verfassung der Gesellschaft und Verwaltung der gemeinsamen Angelegenheiten derselben.

§. 19. Die Gesellschaft behält sich vor, über besonders wichtige Angelegenheiten in Generalversammlungen ihrer Mitglieder zu beschließen. Außerdem wird sie durch einen Ausschuß unter der Firma: . . . . Komité der . . . . Chausseebau-Gesellschaft vertreten. Die Stadt . . . . ist das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung.

A. General-Versammlungen.

§. 20. In jedem Jahre wird, der Regel nach im Monat Mai, eine Generalversammlung der Aktionaire gehalten. Außerdem finden auch außerordentliche Generalversammlungen in besondern dazu geeigneten Fällen statt.

§. 21. An den Generalversammlungen können alle dispositionsfähigen Aktionaire Theil nehmen.

In denselben haben die Eigenthümer von	1	bis	5 Aktien	1	Stimme
	= 6	=	10	=	2	Stimmen
	= 11	=	20	=	3	=
	= 21	=	40	=	4	=
	= 41	=	80	=	5	=
	= 81	=	160	=	6	=
	mehr als		160	=	7	=

Bevollmächtigte, zu welchen jedoch lediglich Aktionaire erwählt werden dürfen, werden nur auf den Grund gerichtlich oder notariell beglaubigter Vollmachten in den Generalversammlungen zugelassen. Uebrigens haben die verfassungsmäßigen Beschlüsse der letztern, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Anwesenden, für alle Aktionaire verbindliche Kraft.

§. 22. Die Aktionaire werden zu den Generalversammlungen durch eine mindestens acht Tage vor dem Termine zu erlassende öffentliche Bekanntmachung eingeladen, welche eine kurze Andeutung der zum Vortrag in der Versammlung bestimmten wichtigen Gegenstände enthalten muß (§. 57).

Jeder Aktionair, welcher an einer Generalversammlung Theil nehmen will, muß sich nöthigenfalls als solcher durch Vorzeigung seines Quittungsbogens, resp. seiner Aktien, legitimiren.

§. 23. Die Generalversammlungen werden von einem, von der Versammlung durch absolute Stimmenmehrheit auf drei Jahre zu wählenden Vorsitzenden geleitet, welcher dieselben aus eigener Bewegung konvoziren kann, solche aber auch auf den Antrag des Chausseebau-Komité's, oder des Direktors desselben, oder auf Anordnung der vorgesetzten Staatsbehörde (§. 26) zusammen zu berufen berechtigt und verpflichtet ist.

Für etwanige Verhinderungsfälle des Vorsitzenden wird ein Stellvertreter, gleichfalls auf drei Jahre, durch absolute Stimmenmehrheit gewählt. Nach Ablauf des dreijährigen Zeitraumes können sowohl der Vorsitzende, als dessen Stellvertreter wieder gewählt werden.

Die Annahme des Amts eines Vorsitzenden der Generalversammlung und dessen Stellvertreters ist von der freien Entschließung des Gewählten abhängig. Beide können nicht Mitglieder des Chausseebau-Komité's sein.

Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse der Generalversammlung wird ein Protokoll aufgenommen und dasselbe von dem Vorsitzenden und dem von ihm zu bestimmenden Protokollführer, außerdem von 3 Aktionairen, die weder zum Komité noch zu den Gesellschaftsbeamten gehören dürfen, durch Unterschrift vollzogen. Die Auswahl dieser drei Aktionaire bleibt der Generalversammlung überlassen.

§. 24. Die Geschäfte und Befugnisse der Generalversammlungen sind folgende:

1) die Wahl ihres Vorsitzenden, des Direktors und der übrigen Mitglieder des Ausschusses, sowie der Stellvertreter für alle diese Personen, mit Ausnahme derjenigen beiden Mitglieder des Ausschusses und deren Stellvertreter, welche beziehungsweise der Staat und der Magistrat zu . . . . zu ernennen berechtigt sind (§. 27);

2) die Festsetzung der Remunerationen für die Gesellschaftsbeamten (§§. 52—55);

Ferner bleibt den Generalversammlungen die Beschlußnahme vorbehalten:

3) über die Vermehrung des Gesellschafts-Fonds durch Ausgabe neuer Aktien, unter Genehmigung des Staats (§. 2);

4) über jede Verwendung, wodurch der Reserve-Fonds (§. 10) angegriffen oder vermindert wird, und in Betreff der Maaßregeln, welche geeignet erscheinen, den Reserve-Fonds wieder anzusammeln (§. 15);
5) über die Aufnahme von Darlehnen für Rechnung der Gesellschaft, mit Vorbehalt der Genehmigung des Staats (§. 15);
6) über Ergänzung oder Abänderung des Statuts unter gleichem Vorbehalt;
7) über die Auflösung der Gesellschaft, welche aber nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Staats geschehen darf (§. 59);
8) über alle diejenigen Angelegenheiten der Gesellschaft, die ihr vom Ausschuß oder dem Direktor desselben vorgetragen oder auf Ansuchen von Aktionairen, welche sich deshalb an den Vorsitzenden der Generalversammlnng vorher schriftlich zu wenden haben (§. 26), durch den Letztern zur Entscheidung vorgelegt werden.

Auch haben dieselben:

9) in den regelmäßigen jährlichen Generalversammlungen, die ihnen vom Komité, mit dessen darüber aufzunehmenden Revisionsverhandlungen (§. 35. Nr. 10) vorzulegende Rechnung über das vorhergehende Verwaltungsjahr nebst Belägen zu prüfen und darüber Decharge zu ertheilen, durch welche zugleich das Komité über seine Verwaltung dechargirt wird.

Hält die Generalversammlung die gegen die abgelegte Rechnung vom Komité formirten Erinnerungen und deren Beantwortung für erschöpfend, so ertheilt sie darauf gleich die Entscheidungen, und, mit Vorbehalt etwaniger Defekte, die Decharge. Hat dieselbe aber noch anderweite Erinnerungen gegen die Rechnungen zu machen, so sind dieselben zu vermerken, dem Komité zur Beantwortung und Erledigung mitzutheilen, und die Entscheidung auf sämmtliche Erinnerungen, sowie die Ertheilung der Decharge, erfolgt sodann in der nächsten Generalversammlung. Behufs obiger Prüfung sollen Rechnung und Beläge wenigstens 14 Tage hindurch, zur Einsicht jedes Aktionairs, vor dem eigentlichen Rechnungsabnahme-Termine ausgelegt werden.

Außerdem steht der Generalversammlung frei, zur Prüfung dieser Rechnungen und zur Begutachtung anderer Angelegenheiten, einen Ausschuß von 3 bis 7 Mitgliedern zu ernennen. Endlich müssen:

10) in den regelmäßigen jährlichen Generalversammlungen der vom Komité nach §. 44 zu erstattende Jahresbericht vorgetragen werden, und die Verhandlungen des Komité zur Einsicht der Aktionaire bereit liegen.

§. 25. In den vorstehend (§. 24) Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 bezeichneten Fällen entscheidet in der Regel die absolute Stimmenmehrheit der Anwesenden, und im Falle einer Stimmengleichheit die Stimme des Vorsitzenden, wogegen in den Fällen Nr. 1 und 8 die Bestimmungen der §§. 28 und 59 Anwendung finden.

Uebrigens bleibt es dem Vorsitzenden überlassen, das bei den Abstimmungen zu beobachtende Verfahren festzusetzen.

§. 26. Wenn Aktionaire, welche aber, zusammen genommen, mindestens zur Abgabe von Sieben Stimmen (§. 21) berechtigt sein müssen, einen Gegenstand in der Generalversammlung zum Vortrage bringen wollen (§. 24. Nr. 8), so müssen dieselben ihr Vorhaben unter ausführlicher Angabe der Beweggründe mindestens 14 Tage vor der im Monat Mai stattfindenden ordentlichen Generalversammlung dem Vorsitzenden schriftlich anzeigen. Ob derselbe außer dieser Zeit auf Veranlassung einer solchen schriftlichen Anzeige eine außerordentliche Versammlung zusammenberufen will, hängt von seinem Ermessen ab.

Dahingegen soll der Staat unbedingt berechtigt sein, Gegenstände zur Berathung der Generalversammlung zu verweisen und die Berufung der letztern anzuordnen (§. 23).

B. Chausseebau-Komité, dessen Direktor, Gesellschafts- und andere Beamte.

§. 27. Das Komité der Gesellschaft wird bestehen:

1) aus einem Direktor;
2) aus dessen Stellvertreter;
3) aus neun von der Generalversammlung der Aktionaire zu erwählenden Mitgliedern (§. 24 Nr. 1. §. 28);
4) aus einem von dem Magistrate der Stadt . . . . . . aus seiner Mitte abzuordnenden Mitgliede;
5) aus einem von der Staatsbehörde zu ernennenden Mitgliede, sofern dieselbe von dieser Befugniß Gebrauch zu machen für gut befindet.

Der Direktor und dessen Stellvertreter müssen unbedingt, von den übrigen Mitgliedern wenigstens 7 in . . . . wohnen.

Für die von der Generalversammlung zu wählenden neun Mitglieder werden von derselben auch neun Stellvertreter erwählt, und für das von dem Magistrate . . . . . .

zu deputirende Mitglied von derselben Behörde ein Stellvertreter ernannt. Von diesen 10 Stellvertretern müssen ebenfalls 7 ihren Wohnsitz in . . . . haben.

Insofern die Staatsbehörde von ihrer Befugniß, ein Mitglied des Komité zu ernennen, Gebrauch zu machen für gut findet, wird von ihr auch ein Stellvertreter für dasselbe ernannt werden. Es muß jedoch entweder das vom Staate ernannte Mitglied, oder wenigstens dessen Stellvertreter, seinen Wohnsitz in . . . . . . haben.

Dagegen hängt es lediglich von dem Gutbefinden der Staatsbehörde ab, auf wie lange sie das von ihr zu ernennende Mitglied in dieser Funktion belassen will; sie ist daher berechtigt, den dazu ertheilten Auftrag zurückzunehmen, oder fortdauern zu lassen, wann und so lange sie es dem Staatsinteresse für angemessen erachtet, sowie sie denn auch bei der Wahl nicht auf Mitglieder der Aktiengesellschaft beschränkt ist.

Das vom Staate ernannte Mitglied des Komité hat mit den übrigen Mitgliedern gleiches Stimmenrecht. Die Stellvertreter werden in Behinderungsfällen der Mitglieder zu den Versammlungen des Komité einberufen, wobei in Absicht der von der Generalversammlung erwählten die Reihefolge durch die Stimmenmehrheit bei den Wahlen bedingt wird, während für die vom Staate und vom Magistrat zu ernennenden Mitglieder, im Falle der Behinderung, nur die für diese ernannten Stellvertreter einberufen werden können.

§. 28. Die Wahl des Direktors, dessen Stellvertreters, der Mitglieder des Ausschusses, und der Stellvertreter für dieselben, mit Ausnahme der beiden Mitglieder und deren Stellvertreter, welche der Staat und der Magistrat in . . . . nach §. 27 zu ernennen haben, geschehen von der Generalversammlung (§. 24. Nr. 1) auf drei Jahre.

Die vom Staate und vom Magistrate in . . . . . . zu deputirenden Komité-Mitglieder und deren Stellvertreter, bleiben so lange in dieser Funktion, als der ihnen ertheilte Auftrag nicht zurückgenommen wird.

Wird eins der letzterwähnten Mitglieder oder dessen Stellvertreter, zum Direktor des Komité oder dessen Stellvertreter erwählt, so hat, beziehungsweise, der Staat oder der Magistrat in . . . . nicht das Recht, noch ein anderes Komité-Mitglied abzuordnen.

Bloß Mitglieder der Aktiengesellschaft können von der Generalversammlung zu Mitgliedern des Komité erwählt werden. Diese Beschränkung findet dagegen rücksichtlich der von dem Staate und dem Magistrate in . . . . zu ernennenden Komité-Mitglieder nicht statt. Zur Wahl des Direktors und seines Stellvertreters ist absolute Stimmenmehrheit erforderlich, zur Wahl der übrigen Mitglieder relative Stimmenmehrheit genügend. Im Fall einer Stimmengleichheit hat derjenige Gewählte, welcher das größte Aktienkapital eingezeichnet, den Vorzug. Wäre auch das Aktienkapital bei den mit gleicher Stimmenzahl bedachten Aktionairen gleich, so ist immer zunächst der Aelteste als gewählt zu betrachten. Jeder Aktionair ist schuldig, die auf ihn gefallene Wahl zum Mitgliede des Komité's und zum Stellvertreter anzunehmen, sofern er nicht solche Gründe anzuführen hat, welche gesetzlich von der Uebernahme einer Vormundschaft entbinden. Die Annahme des Amts eines Direktors des Komité's und dessen Stellvertreters ist von der freien Entschließung des Gewählten abhängig. Auch ist kein Aktionair verpflichtet, eine wiederholte Wahl anzunehmen, wenn er schon einmal die Funktionen eines Komité-Mitgliedes versehen hat. Diese Befreiung kommt jedoch den Stellvertretern nur dann zu gute, wenn sie als wirkliche Komité-Mitglieder einberufen sind (§. 33) und als solche ein Jahr lang fungirt haben.

§. 29. Die ersten sind sofort nach Vollziehung des Statuts, die künftigen Wahlen mindestens sechs Wochen vor Ablauf des dreijährigen Zeitraums, vorzunehmen. Die ausscheidenden Komité-Mitglieder und Stellvertreter, mit Einschluß des Direktors und seines Stellvertreters, können wieder gewählt werden.

§. 30. Zum Vorsitzenden der Generalversammlung, zum Direktor und zu Mitgliedern des Ausschusses, oder zu Stellvertretern, können nicht erwählt werden:

a) Personen, welche mit der Gesellschaft in Kontrakts-Verhältnissen stehen;
b) Personen, welche in Konkurs versunken sind, oder mit ihren Gläubigern akkordirt haben, so lange sie nicht die erfolgte vollständige Befriedigung derselben nachweisen, oder nicht frei über sich verfügen können;
c) die außer dem Direktor noch vorhandenen Gesellschaftsbeamten.

§. 31. Wenn eins der vorstehend (§. 30) erwähnten Hindernisse erst nach erfolgter Wahl eintritt, so ist das betr. Individuum verbunden, seine Funktionen niederzulegen. Dasselbe muß geschehen, wenn der Gewählte durch Veräußerung seiner Aktien aufhört, Mitglied der Aktiengesellschaft zu sein, oder wenn er seinen Wohnsitz in einer Entfernung von mehr als drei Meilen von . . . . verlegt.

Im Weigerungsfalle hat das Chausseebau-Komité diese Bestimmung in Vollzug zu setzen.

§. 32. Der Direktor und die Mitglieder des Ausschusses, desgleichen der Vorsitzende der General-Versammlung und deren Stellvertreter, dürfen ihre Funktionen auch vor Ablauf der dreijährigen Periode niederlegen, sie müssen aber mindestens Ein Jahr hindurch ihr Amt verwaltet haben, und ihren Entschluß drei Monate zuvor dem Ausschusse anzeigen. Von der Bedingung der einjährigen Verwaltung des Amtes entbindet nur Unfähigkeit, in Folge von Krankheiten und Verlegung des Wohnsitzes von . . . . . .

§. 33. Für einzelne, durch Tod oder Niederlegung des Amtes ausscheidende Komité-Mitglieder rücken die erwählten Stellvertreter in der bestimmten Reihefolge (§. 27) ein, und bleiben so lange wirkliche Komité-Mitglieder, als die Ausgeschiedenen selbst es gewesen sein würden.

Legt hingegen der Direktor sein Amt nieder, so gehen dessen Befugnisse und Verpflichtungen, nur bis zur nächsten General-Versammlung, auf den Stellvertreter über, für welchen sodann auf diesen Zeitraum eines der andern Ausschuß-Mitglieder durch den Ausschuß selbst als Stellvertreter erwählt wird.

Das Mitglied des Komité's, auf welches die Wahl fällt, wird durch Einberufung eines Stellvertreters ersetzt.

Die nächste General-Versammlung aber hat die Stelle des Direktors, und, insofern die Wahl auf den bisherigen interimistischen Direktor fällt, auch die Stelle eines Stellvertreters desselben, durch neue Wahl zu ersetzen.

§. 34. Das Komité ist die verwaltende und ausführende Behörde der Gesellschaft, und erhält durch seine Wahl die Vollmacht, dieselbe nach Maaßgabe des Statuts vollständig zu vertreten, und mit Ausnahme der den General-Versammlungen der Aktionaire vorbehaltenen Fälle (§. 24), in allen innern und äußern Angelegenheiten verbindende Beschlüsse für die Gesellschaft zu fassen und auszuführen. Dasselbe hat daher auch alle Verhandlungen mit Behörden oder Privatpersonen zu führen, und ist befugt, im Namen der Gesellschaft Verträge jeder Art, insbesondere auch Vergleiche mit dritten Personen, abzuschließen, Rechte der Gesellschaft zu cediren, darauf Verzicht zu leisten, Quittungen und Löschungs-Konsense zu ertheilen, Prozesse zu führen, die Entscheidung von Streitigkeiten schiedsrichterlichen Ansprüchen zu unterwerfen, Eide zu erlassen, für geschworen anzunehmen oder Namens der Gesellschaft zu leisten, und die Ausübung aller dieser Befugnisse andern Personen zu übertragen.

Sind Namens der Gesellschaft Verträge vor Gericht oder vor Notar und Zeugen abzuschließen, so können solche von dem Direktor oder dessen Stellvertreter allein, unter Vorlegung einer mit dem Siegel der Gesellschaft versehenen Ausfertigung des Komité-Beschlusses abgeschlossen und vollzogen werden. Andere Personen bedürfen hierzu einer ausdrücklichen, von dem Komité ausgestellten Vollmacht.

§. 35. Namentlich aber hat das Komité:

1) Die Wahl und die Anstellung der Chaussee-Baumeister und Aufseher auf die Zeit des Baues zu besorgen, und sich mit ihnen wegen ihrer Remuneration zu einigen;
2) die Verpflichtung, für die Ausführung des Chausseebaues, nach Maaßgabe der festgestellten Baupläne und Kostenanschläge, sowie des mit dem Fiskus abzuschließenden Vertrags, zu sorgen, und in dieser Beziehung zu beschließen, ob die veranschlagten Arbeiten und Baumaterialien, entweder auf Rechnung, in Tagelohn oder im Wege des mündlichen oder schriftlichen Akkords, oder der öffentlichen Verdingung, an den Mindestfordernden, ausgeführt resp. beschafft werden sollen, wobei es jedoch Regel sein muß, alle diejenigen für den Chausseebau erforderlichen Materialien, Lieferungen und Arbeiten, welche sich irgend zur Verdingung an den Mindestfordernden eignen, in dieser Weise in Verding zu geben, von welcher Regel aber in einzelnen Fällen aus bewegenden Gründen auch abgewichen werden darf;
3) die nach §. 53 erforderlichen Gesellschafts-Beamten zu ernennen;
4) die jährlichen Verwaltungs-Etats anzufertigen und festzustellen;
5) Beschluß zu fassen, ob die Erhebung des Chausseegeldes für Rechnung der Gesellschaft durch anzustellende Einnehmer geschehen oder plus licitando verpachtet werden soll, wobei jedoch zugleich bestimmt wird, daß wenigstens in den ersten drei Jahren nach Vollendung des Chausseebaues, die Verpachtung der Chausseegeld-Einnahme nicht stattfinden darf;
6) die Chaussee-Einnehmer zu ernennen, deren Remuneration festzusetzen, die von selbigen zu leistende Dienstkaution zu bestimmen, und solche hierauf realisiren zu lassen;
7) alle Maßregeln, welche auf die künftige vorschriftsmäßige Unterhaltung der Chaussee Bezug haben, zu beschließen und auszuführen, wozu auch die Anstellung der Chaussee-Wärter, und die Bestimmung ihres Lohns gehört.

Die Anstellung der Chausseegeld-Einnehmer, der Chaussee-Wärter und aller

in gleicher Kategorie stehenden Unterbedienten, soll jedoch stets nur auf dreimonatliche Kündigung geschehen.

8) Die jährlich zum Reservefonds vom Reinertrage der Chaussee vorweg zu nehmende Summe, und die unter die Aktionairs zu vertheilende Dividende zu bestimmen. (§. 10.)

9) Die Jahresrechnungen der Gesellschaftskasse abzunehmen, sie zu prüfen, dagegen vorkommende Erinnerungen zu machen, solche, von dem Rendanten beantworten zu lassen, und hiernächst Rechnung und Beläge, sowie Abnahme- und Revisions-Verhandlungen, dem Vorsitzenden der General-Versammlung zu gleichem Zwecke zu übersenden, welcher solche mindestens 14 Tage hindurch, zu jedes Aktionairs Einsicht, auszulegen hat. (§. 24 Nr. 9.)

Endlich sind:

10) die Mitglieder des Ausschusses so berechtigt als verpflichtet, die Arbeiten beim Chausseebau und bei der künftigen Unterhaltung der Chaussee zu beaufsichtigen, so oft ihre Verhältnisse ihnen solches gestatten, und dabei bemerkte Unregelmäßigkeiten u. s. w. dem Komité zur weitern Beschlußnahme sofort anzuzeigen. Jedoch soll und kann ein einzelnes Mitglied des Ausschusses, entdeckte Unregelmäßigkeiten, weder gegen die Schuldigen rügen, noch zur Abhülfe derselben auf der Stelle Anweisungen ertheilen, vielmehr darf Beides nur durch den Direktor und im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, oder durch ein dazu vom Komité besonders beauftragtes Mitglied desselben geschehen.

§. 36. Auch in den, in den §§. 34 und 35 nicht ausdrücklich erwähnten Fällen, ist das Komité berechtigt und verpflichtet, innerhalb der Grenzen des Statuts, alle Maßregeln, die, seiner gewissenhaften Ueberzeugung zufolge, zur Erreichung der Gesellschaftszwecke, namentlich zur möglichst vortheihaften Erbauung, Einrichtung und Benutzung der Chaussee, nothwendig oder erforderlich sind, zu beschließen, und auszuführen, insofern solche Fälle nur nicht nach §. 24 den Beschlüssen der General-Versammlung vorbehalten worden.

§. 37. Das Komité ernennt aus seinen Mitgliedern zwei Kassen-Kuratoren, welche gemeinschaftlich mit dem Direktor, das Kassenwesen und die Buchführung speciell zu beaufsichtigen, den gewöhnlichen und extraordinairen Revisionen der Gesellschaftskasse beizuwohnen, und die Einnahme-Ordres und Zahlungs-Anweisungen für gedachte Kasse, ohne Ausnahme mit zu unterschreiben haben.

§. 38. Das Komité versammelt sich, so oft dasselbe vom Direktor, oder in Behinderungsfällen von dessen Stellvertreter einberufen wird. Dies muß allemal geschehen, wenn mindestens drei Ausschußmitglieder darauf antragen.

§. 39. Der Direktor ladet die Mitglieder des Ausschusses schriftlich zu den Versammlungen ein, sofern nicht etwa ein für allemal bestimmte Tage zu diesen Versammlungen festgesetzt werden sollten, und bezeichnet dabei die zur Berathung bestimmten wichtigern Gegenstände. Wer zu erscheinen behindert ist, muß dies dem Direktor zeitig vor der Versammlung, unter Angabe der Hinderungsgründe, anzeigen, damit für ihn noch ein Stellvertreter einberufen werden könne.

§. 40. Die Beschlüsse des Komité's sind nur dann gültig, wenn mindestens 8 Mitglieder, mit Einschluß des Direktors, anwesend waren. Sie werden durch absolute Stimmenmehrheit gefaßt. Im Falle einer Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Direktors.

Sollte indessen im letztern Falle die der Meinung des Direktors entgegenstehende Halbscheid der Komité-Mitglieder einstimmig darauf antragen, daß die Sache in einer anderweiten Versammlung nochmals zur Abstimmung gebracht werde, so hat der Direktor diesem Antrage zu entsprechen. Bei dem alsdann gefaßten Beschlusse, wenn solcher auch bei fortdauernder Stimmengleichheit durch die überwiegende Stimme des Direktors entschieden wird, behält es aber sein Bewenden.

§. 41. Auch zu den, dem Komité obliegenden Wahlen (§. 35) ist absolute Stimmenmehrheit erforderlich. Ergiebt sich diese nicht sogleich bei der ersten Abstimmung, so sind diejenigen, welche zu einem Amte die meisten Stimmen haben, auf die engere Wahl zu bringen, und es ist dies Verfahren so lange fortzusetzen, bis sich für Einen die absolute Stimmenmehrheit ergiebt.

Die Festsetzung des Verfahrens bei den Abstimmungen des Ausschusses, soll übrigens von dem Direktor abhängen.

§. 42. Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse des Ausschusses wird jedesmal, entweder sofort in der Versammlung, oder unmittelbar nach Beendigung derselben, ein Protokoll aufgenommen und solches von dem Direktor, mindestens vier andern Ausschuß-Mitgliedern und dem Protokollführer unterschrieben.

§. 43. Das Komité hat dahin zu sehen, daß alle irgend entbehrlichen Geldbestände,

bei der Gesellschaftskasse, bis zu ihrer künftigen Verwendung, oder Vertheilung, zinsbar angelegt werden.

§. 44. Dasselbe läßt mit dem Schlusse des Kalender-Jahres die Bücher der Kasse abschließen, dann daraus die Jahres-Rechnung aufstellen, fertigt, auf den Grund derselben, einen übersichtlichen summarischen Abschluß über Einnahme und Ausgabe an, und bringt letztern durch ein geeignetes öffentliches Blatt zur Kenntniß der Betheiligten.

Außerdem hat das Komité über seine Verwaltung alljährlich einen Geschäftsbericht zu erstatten, welcher in der ordentlichen General-Versammlung vorgetragen, und zu dem Ende dem Vorsitzenden derselben vier Wochen zuvor zugestellt wird. (§. 24 Nr. 10.)

§. 45. Der Direktor, und in Behinderungsfällen, dessen Stellvertreter, leitet die Geschäftsführung des Komité's, in formeller und materieller Hinsicht nach Maßgabe der Bestimmungen des Statuts.

Er veranlaßt namentlich die regelmäßigen und außerordentlichen General-Versammlungen, durch deren Vorsitzenden (§. 22), die Versammlungen des Ausschusses (§. 38), leitet in den letztern die Vorträge, sorgt für die richtige und pünktliche Abfassung und Ausführung der Beschlüsse, führt genaue Aufsicht über die vorschrifts- und anschlagsmäßige Ausführung des Chausseebaues, und über die künftige Unterhaltung der Chaussee, sorgt für prompte Ueberweisung und Einziehung der Aktienbeiträge (§. 4), der Zuschüsse aus den Staatskassen und der sonstigen Einnahmen der Gesellschaftskasse einerseits, und für pünktliche Zahlungsleistung aus dieser Kasse andererseits, instruirt und beaufsichtigt die Gesellschaftsbeamten, Baumeister, Chaussee-Einnehmer ꝛc. in ihrer Dienstführung, stellt von ihm selbst bemerkte oder ihm zur Anzeige gebrachte Unregelmäßigkeiten ab (§. 35 Nr. 10), und hat überhaupt Alles wahrzunehmen, was den Zwecken und dem Interesse der Gesellschaft förderlich und nützlich sein kann.

§. 46. Derselbe handelt bei seiner Geschäftsführung in der Regel nach den Beschlüssen des Komité, an welche er gebunden ist, sofern sie nicht den Bestimmungen des Statuts oder des mit dem Staat abzuschließenden Vertrags zuwiderlaufen. Wäre Letzteres aber der Fall, so soll der Direktor, oder bezeichnungsweise dessen Stellvertreter, die Ausführung eines solchen Beschlusses zu suspendiren nicht allein befugt, sondern auch bei eigner Verantwortlichkeit verpflichtet, und außerdem den Fall der K. Reg. zu . . . . zur Entscheidung vorzutragen gehalten sein.

Die Befugniß, einen von der Mehrzahl der Mitglieder des Ausschlusses gegen seine (des Direktors) Meinung gefaßten Beschluß zu suspendiren, soll dem Direktor oder dessen Stellvertreter überhaupt in allen den Fällen zustehen, wo ein solcher Beschluß, ohne gerade einer Bestimmung des Statuts oder des mit dem Staate abzuschließenden Vertrags zuwiderzulaufen, dennoch nach seinem pflichtmäßigen Dafürhalten, Nachtheil für das Interesse der Gesellschaft herbeiführen würde, und das Statut oder der Vertrag den Fall nicht unzweifelhaft erledigen. In dergleichen Fällen soll der Direktor, oder dessen Stellvertreter, das Komité anderweit zusammen zu berufen und ihm sein Bedenken gegen den Beschluß nach einmal zu entwickeln verbunden sein. Bleiben beide Theile dann noch bei ihrer Ansicht, so muß der Fall der General-Versammlung vorgetragen werden, bis zu deren Entscheidung die Ausführung des Beschlusses ausgesetzt bleibt.

§. 47. Auch soll dem Direktor nachgelassen sein, diejenigen Geschäftssachen, welche nach den Bestimmungen dieses Statuts §§. 34—36, einer Beschlußnahme des Komité's nicht bedürfen, und, ohne Nachtheil für die Verwaltung, nicht bis zu einer Zusammenkunft des ganzen Ausschusses aufgeschoben werden können, nach seinem pflichtmäßigen Ermessen und auf seine Gefahr und Verantwortlichkeit zu erledigen. In allen diesen Fällen ist jedoch der Ausschuß nachträglich von der getroffenen Verfügung in Kenntniß zu setzen, und derselbe kann solche sodann dem Befinden nach abändern.

§. 48. Dem Direktor, und in Behinderungsfällen dessen Stellvertreter liegt ob, unter Zuziehung der Kassen-Kuratoren (§. 37.), die Gesellschaftskasse allmonatlich an dem für andere öffentliche Kassen bestimmten Tage, ordentlich zu revidiren, auch jährlich wenigstens eine extraordinaire Kassenrevision unvermuthet abzuhalten. Die darüber aufzunehmenden Protokolle sind von den Kassen-Kuratoren mit zu unterschreiben.

§. 49. Alle Erlasse und Ausfertigungen des Komité's werden von dem Direktor oder dessen Stellvertreter unterzeichnet. Werden dadurch aber Rechte für die Gesellschaft erworben, oder Verbindlichkeiten für dieselbe übernommen, so müssen die Erlasse und Ausfertigungen noch von zwei Mitgliedern des Ausschusses, außer dem Direktor oder dessen Stellvertreter, mit unterschrieben werden. Zahlungs-Anweisungen für die Gesellschaftskasse sind von dem Direktor und den Kassen-Kuratoren zu unterzeichnen. (§. 37.)

§. 50. Der Direktor und die übrigen Mitglieder des Ausschusses sind der Aktiengesellschaft sowohl, als auch dem Staate, nur für solche Beschlüsse und Handlungen, welche dem Statut und dem mit dem Staate abzuschließenden Vertrage zuwiderlaufen, sowie für bösen Willen oder grobe Nachlässigkeit verantwortlich. In einem solchen Falle haften alle

Mitglieder, die an dem Beschlusse oder der Handlung Theil genommen und nicht ihren Widerspruch ausdrücklich zu Protokoll erklärt haben, mit Einschluß des Direktors, solidarisch. Für eigenmächtige Handlungen eines einzelnen Mitgliedes, oder des Direktors, haften diese allein.

§. 51. Regreß-Ansprüche gegen den Direktor und die Mitglieder des Komité's können nur im gewöhnlichen Rechtswege geltend gemacht werden.

§. 52. Der Direktor, dessen Stellvertreter und die Mitglieder des Ausschusses, verrichten ihre Funktionen unentgeldlich. Dagegen sollen dieselben für ihre Reisen und den ihnen durch die Geschäftsführung erwachsenden Kostenaufwand angemessen entschädigt werden.

Demnach wird

a) dem Direktor ein jährliches Aversional-Quantum von . . . . . Thalern für die Verpflichtung, zu den Versammlungen des Komité's und zum Geschäftsbetriebe der Gesellschaft das nöthige Lokal zu gewähren, oder zu beschaffen, sowie zur Bestreitung der für die Geschäftsführung des Komité's erforderlichen Bureaubedürfnisse, Kopialien und Botenlöhne, und endlich als Entschädigung für seine Reisekosten, sofern sich die Reisen nicht außerhalb der Provinz . . . . . erstrecken, bewilligt, und in vierteljährlichen Raten aus der Gesellschaftskasse gezahlt, und

b) den übrigen Mitgliedern des Ausschusses die Erstattung ihrer baaren Auslagen an Reisekosten, auf den Grund vierteljährlicher Liquidationen, hiemit zugesichert.

Gegen Empfangnahme des Aversional-Quantums sub a begiebt sich der Direktor jedes fernern diesfälligen Anspruchs an die Gesellschaftskasse. Uebrigens hat er dafür Insertions-, Druck- und Buchbinderkosten, sowie das Briefporto, nicht zu tragen, vielmehr fallen diese der Kasse zur Last, insoweit sie nicht durch dritte Personen zu erstatten sind.

Die Erstattung von Reisekosten an Mitglieder des Komité's und an Gesellschaftsbeamte, sowie im Fall einer Reise außer der Provinz, an den Direktor, findet jedoch nur dann statt, wenn das Komité zu einer solchen Reise besonders schriftlichen Auftrag ertheilt hat, wodurch die Liquidation justifizirt werden muß.

§. 53. Als Beamte der Gesellschaft sind außerdem noch ein Sekretair und ein Rendant vorläufig auf drei Jahre anzustellen, deren Wahl und Bestätigung dem Komité zusteht. (§. 35 Nr. 4.) Beide können nach Ablauf dieses Zeitraums von dem alsdann erwählten Komité wieder auf einen dreijährigen Zeitraum erwählt werden.

§. 54. Der Sekretair der Gesellschaft hat das Protokoll in den Versammlungen des Komité's, sowie der erforderlichen Geschäftsjournale zu führen, die Expedition der gefaßten Beschlüsse und sonstigen Erlasse zu besorgen, die Geschäfts-Registratur in Ordnung zu halten, die Licitations- und Verdingungs-Protokolle abzufassen, die abzuschließenden Kontrakte zu entwerfen, die zur Zahlung anzuweisenden Liquidationen, so wie die Jahresrechnungen und Beläge, kalkulatorisch zu prüfen, und überhaupt den Direktor des Ausschusses in der ihm obliegenden Verwaltung und Geschäftsführung zu unterstützen. Das Komité hat demselben über seine Dienstführung eine specielle Instruktion zu ertheilen.

Er soll für diese seine Dienstleistungen eine jährliche Remuneration von . . . . Thlr., in Quartal-Raten, aus der Gesellschaftskasse gezahlt erhalten. Für die Abfassung und Ausfertigung der von der Gesellschaft abzuschließenden Kontrakte werden keine Gebühren genommen. Doch müssen die mit der Gesellschaft kontrahirenden Personen, sofern die Kontrakte gerichtlich, oder vor Notar und Zeugen abgeschlossen werden, die dadurch erwachsenden Kosten übernehmen, außerdem aber haben sie nur die baaren Auslagen an Stempel, Kopialien und Bekanntmachungskosten, welche auf den Ausfertigungen notirt werden sollen, zu erstatten.

§. 55. Der Rendant der Gesellschaftskasse erhebt auf den Grund der ihm ertheilten Einnahme-Ordres, die Aktienbeiträge, die Zuschüsse aus den Staatskassen, und alle sonstigen Einnahmen der Gesellschaft, späterhin auch die von den Chaussee-Einnehmern abzuliefernden Chausseegelder, die Geldbußen wegen begangener Chaussee-Kontraventionen u. s. w. und leistet sämmtliche Zahlungen für Rechnung der Gesellschaft ohne Ausnahme; auf schriftliche Zahlungs-Anweisungen.

Er muß über Einnahme und Ausgabe der Gesellschaftskasse spezielle Bücher führen, auf den Grund derselben alljährlich mit dem Ablauf des Kalenderjahres seine Rechnung anfertigen, und solche nebst den Belägen am 1. Februar des folgenden Jahres dem Komité übergeben. Das Komité hat ihn über seine Buchführung und Kassenverwaltung mit näherer Instruktion zu versehen.

Zur Sicherheit der Gesellschaft hat der Rendant eine Kaution, deren Höhe von dem Chausseebau-Komité zu bestimmen ist, mit Grundstücken, sichern Staatspapieren oder in baarem Gelde zu bestellen.

Als Entschädigung für seine Dienstverwaltung, mit Einschluß aller Nebenkosten für Schreibmaterialien, Botenlohn u. s. w. bezieht derselbe . . . . Prozent der Einnahme von den Aktienbeiträgen und . . . . Prozent der Einnahme von den Zuschüssen aus

den Staatskassen, von den eingehenden Chausseegeldern und den sonstigen Einkünften der Gesellschaft.

Das Porto für Briefe und Geldsendungen, sowie etwanige Verpackungskosten, werden dem Rendanten auf gehörig belegte Liquidationen erstattet. Auch soll ihm, wenn er im Auftrage des Comité's, außerhalb seines Wohnorts Dienstgeschäfte zu verrichten hat, die Reisekosten nach billigen Sätzen vergütet werden.

§. 56. Die nach den §§. 52 54 55 für den Direktor, den Sekretair und den Rendanten ausgesetzten Entschädigungen und Gehalte, sind vorläufig nur auf .... Jahre festgesetzt, ihre Zahlung hebt an, sobald die Gesellschaft sich durch Vollziehung ihres Statuts konstituirt hat.

Nach Ablauf dieses ....jährigen Zeitraums sind die Remunerationen durch die General=Versammlung anderweit zu bestimmen.

Tit. III.
Allgemeine Bestimmungen.

§. 57. Alle an die Aktionaire, an unbekannte Eigenthümer einzelner Aktien, oder an andere unbekannte Interessenten gerichtete Einladungen, Bekanntmachungen, oder Zahlungs=Aufforderungen, in Angelegenheiten der Gesellschaft, werden in das ..... Blatt eingerückt. Ist dies geschehen, so kann sich Niemand mit der Ausflucht schützen, daß ihm der Inhalt des Erlasses nicht bekannt geworden sei.

Die Publikations=Wirkung tritt rücksichtlich aller solcher Erlasse, drei Tage nach dem Erscheinen des betreffenden Stücks des ..... Blatts, und zwar mit der Mittagsstunde des dritten Tages ein.

§. 58. Streitigkeiten, welche in den Angelegenheiten der Gesellschaft, zwischen einzelnen Aktionairen unter einander, oder zwischen der Gesellschaft und einzelnen ihrer Mitglieder entstehen, sollen, mit Ausnahme des im §. 51 erwähnten Falles, nur durch ein schiedsrichterliches Verfahren geschlichtet werden.

Der Direktor des Komité hat das schiedsrichterliche Verfahren einzuleiten, sobald einer der streitenden Theile darauf anträgt. Von jeder Partei wird ein Schiedsrichter erwählt, dessen Name dem Direktor anzuzeigen ist. Geschieht solches binnen der zu bestimmenden Frist nicht, so wird der Schiedsrichter vom Direktor ernannt. Beide Schiedsrichter wählen gemeinschaftlich einen Dritten als Obmann.

Die Schiedsrichter müssen sämmtlich in .... wohnen. Die Parteien legen ihnen den streitigen Fall unter Beifügung der erforderlichen Dokumente schriftlich vor, und die Schiedsrichter entscheiden darüber nach Stimmenmehrheit. Die Bestimmung der Mittel, durch welche sie sich Ueberzeugung von dem wahren Verhältniß verschaffen wollen, bleibt lediglich ihrem Ermessen überlassen.

Ein Rechtsmittel findet gegen den Ausspruch der Schiedsrichter, mit alleiniger Ausnahme der im §. 172 Tit. II. Thl. I. der A. Ger. O. bestimmten Fälle, nicht statt.

Die Vollstreckung der schiedsrichterlichen Urtheile bleibt dem ordentlichen Richter vorbehalten. Weigert sich ein Aktionair den Bestimmungen dieses §. Folge zu leisten, so werden alle thatsächlichen Behauptungen der Gegenpartei für wahr angenommen, und es wird hiernach das schiedsrichterliche Urtheil gefällt.

§. 59. Insofern der Staat auf den Grund des mit demselben abzuschließenden Vertrags, das Eigenthum der zu erbauenden Chaussee erwerben sollte, löset sich die Aktien=Gesellschaft auf. Außerdem kann die Auflösung der Aktien=Gesellschaft nur von der General=Versammlung der Aktionaire, mit einer Mehrheit von zwei Drittheilen aller anwesenden Stimmen, und nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Staats, gültig beschlossen werden. Jedoch soll durch diese vorbehaltene Genehmigung die Schlußbestimmung im §. 8, „daß ein Aktionair niemals zur Entrichtung eines Zuschusses zu dem von ihm gezeichneten Aktienbeitrage verbunden sei" weder geändert noch aufgehoben werden.

Wenn die Auflösung der Gesellschaft auf jene oder diese Weise stattfindet, hat das Komité alle dahin einschlagenden Angelegenheiten Namens der Gesellschaft, nach seiner besten Ueberzeugung zu besorgen, das Eigenthum derselben möglichst vortheilhaft zu veräußern, und den Erlös, nach Abzug aller, vorher gehörig festzustellenden und zu bezahlenden Schulden, auf sämmtliche Aktien gleichmäßig zu vertheilen.

So geschehen N. N. den ...... (Unterschriften.)

A.

No. ......

Thlr. in Preuß. Courant

Aktie

der .... Chaussee=Bau=Gesellschaft.

D ....

hat an die Kasse der .... Chaussee=Bau=Gesellschaft zur Erbauung

einer Chaussee von . . . . . . bis . . . . = ... Thlr. Preuß. Courant, nach dem Münzfuße vom Jahre 1764, baar eingezahlt, und nimmt nach Höhe dieses Betrages und in Gemäßheit des bestätigten Statuts vom . . . . . . verhältnißmäßigen Theil an dem gesammten Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft.

N. N. den . . . . . .

(L. S.)

Das Komité der . . . . Chaussee-Bau-Gesellschaft.

N. N. — N. N. N. N.
Direktor. — Mitglieder.

B.

Aktie, No. . . . . Dividendenschein, No. . . . . Verwaltungsjahr 18 . . .
D . . . .
erhält gegen Rückgabe dieses Dividendenscheins aus der Kasse der . . . . Chaussee-Bau-Gesellschaft diejenige Dividende ausgezahlt, welche von dem Reinertrage des Verwaltungsjahres 18 . . auf die Aktie No. . . . . . fallen und deren Betrag nebst der Verfallzeit von dem unterzeichneten Komité statutenmäßig bekannt gemacht wird.

N. N. den . . . .

(L. S.)

Das Komité der . . . . . . Chassee-Bau-Gesellschaft.

N. N. — N. N. N.N.
Direktor. — Mitglieder.

Bemerkung: Gegenwärtiger Dividendenschein wird nach §. 14 des Statuts ungültig, wenn die darauf zu erhebende Dividende innerhalb Vier Jahren nach der öffentlich bekannt gemachten Verfallzeit nicht erhoben worden.

Schema zu den Quittungsbogen.

Quittung
über
Theilzahlungen auf bezeichnete Aktien-Beiträge.

N. N. . . . .
hat zur Erbauung einer Chaussee von . . . . auf . . . . die Summe von . . . . . Thaler Preuß. Cour. auf Aktien eingezeichnet, worüber ihm, nach erfolgter vollständiger Einzahlung aller Aktien-Kapitalien, die Aktie No. . . . gegen Zurückgabe dieses Quittungsbogens, ausgehändigt werden soll.

N. N. den . . . . . .

(L. S.)

Das Komité der . . . . . . Chaussee-Bau-Gesellschaft.
N. N.
Direktor.

1) Auf obige Summe hat . . . . heute . . . . Thaler Cour. baar zur Gesellschaftskasse eingezahlt, worüber quittirt wird.

N. N. den . . . . . .

N. N.
Rendant.

2) Auf obige Summe sind heute ferner . . . . Thaler Cour. baar eingezahlt, worüber quittirt wird.

N. N. den . . . . . .

N. N.
u. s. w. — Rendant.

Anl. b.

Bedingungen
unter welchen die im Allerh. Landtags-Abschiede für die Provinz Preußen v. 7. Nov. 1841 zugesicherte Prämie zu Chausseebauten gewährt werden soll.

Wer einen Chausseebau unternehmen und dazu die in dem Allerh. Landtags-Abschiede für die Provinz Preußen v. 7. Nov. 1841 verheißene Prämie aus Staatsfonds in Anspruch

nehmen will, hat sich deshalb mit seinem Antrage an den Oberpräsidenten der Provinz zu wenden und von diesem Vorbescheidung zu gewärtigen. Giebt Letzterer zur Ausführung des Projekts seine vorläufige Genehmigung, so haben die Unternehmer einen vollständigen Kosten-Anschlag durch einen geprüften Sachverständigen ausarbeiten zu lassen und solchen mit sämmtlichen Vorarbeiten dem Oberpräsidenten, um die Revision und Feststellung desselben zu veranlassen, vorzulegen, auch dabei gleichzeitig nachzuweisen, daß und wie die zur Ausführung des Baues erforderlichen Mittel sicher gestellt sind. Ist diesen Erfordernissen genügt, so bleibt die Ertheilung der Genehmigung zur Ausführung des Baues und die Bewilligung der Prämie von Erfüllung nachstehender Bedingungen, wozu die Unternehmer sich in einem mit dem Fiskus abzuschließenden Vertrage verstehen müssen, abhängig.

1) Sie müssen sich verpflichten, den Bau da zu beginnen und so fortzusetzen, wie solches vom Oberpräsidenten bestimmt werden wird, und ihn nach den festgestellten Anschlägen, gegen Empfang der Prämie, auf ihre Kosten zu vollenden; zu dem Ende das zur Anlegung der Chaussee, einschließlich der Gräben und Böschungen, sowie der etwanigen Chausseegeld-Einnehmer- und Chaussee-Aufseher-Wohnungen, Gärten und Baumschulen, der Lagerplätze für Schlick und Materialvorräthe, außer der beim Bau etwa zu benutzenden alten Straße, so weit dieselbe anschlagsmäßig mit verwendet werden muß, erforderliche Terrain, ferner sämmtliche nach den Anschlägen zum Bau benöthigten Materialien auf eigene Kosten zu beschaffen, sowie auch alle Entschädigungen zu leisten, welche dritte Personen in Folge der Chaussee-Anlage für abzutretendes Eigenthum oder für sonst erlittenen Schaden zu fordern, gesetzlich berechtigt sind.

Eine Abweichung von der in den festgestellten Anschlägen genehmigten Konstruktion darf ohne Genehmigung des Oberpräsidenten nicht stattfinden.

2) Die Unternehmer müssen sich verpflichten, den Bau innerhalb einer nach den Umständen abzumessenden, vom Tage der Bestätigung des Vertrages ab, zu berechnenden und durch den Oberpräsidenten festzusetzenden Frist zu vollenden und hiernächst die vollendete Chaussee nebst allem Zubehör so lange auf ihre Kosten in gutem Stande zu erhalten, bis etwa die Unterhaltung vom Fiskus übernommen wird. (§. 10.) Bei der Unterhaltung ist nach denjenigen Vorschriften zu verfahren, welche für die Unterhaltung der Staats-Chausseen mit höherer Genehmigung jetzt zur Anwendung kommen oder späterhin in Anwendung gebracht werden möchten.

Diese Vorschriften dienen auch bei Ausübung des dem Staate vorbehaltenen Aufsichtsrechts in Betreff der Erfüllung der Unterhaltungs-Pflicht seitens der Unternehmer (§. 9.) zur Norm.

3) Behufs der Erfüllung vorstehender Verpflichtungen wird den Unternehmern zwar im Allgemeinen das Expropriationsrecht eingeräumt, es bleibt aber in jedem besonderen Falle Allerh. Entsch. vorbehalten, ob dasselbe ausgeübt werden soll.

Auch das Eigenthum des Staats an der etwa vorhandenen alten Straße wird den Unternehmern, jedoch ohne alle Gewährleistung, in so weit überwiesen, als dem Fiskus deshalb überhaupt das Recht zu verfügen zusteht und dieselbe zur Anlage der Chaussee, oder zur Entschädigung der Grundbesitzer für abzutretendes Eigenthum verwendet wird; ausgenommen hiervon ist jedoch derjenige Theil derselben, welcher auch ferner noch nach dem Ermessen des Oberpräsidenten für den öffentl. Verkehr bestimmt bleiben muß. Letzterem steht, vorbehaltlich der Rechts-Ansprüche dritter Personen, die Bestimmung darüber zu, welche Grundstücke, als zur alten Straße gehörig, zu betrachten sind.

4) Fiskus verpflichtet sich, für jede Meile der von den Unternehmern zu erbauenden Chaussee eine Prämie bis zum Betrage von höchstens Zehn Tausend Thalern den Unternehmern zu zahlen, sobald von dem betr. durch den Oberpräsidenten zu ernennenden Baubeamten nach erfolgter Revision bescheinigt ist, daß der Bau einer Meile anschlagsmäßig ausgeführt wird, und zu seiner Vollendung mehr nicht, als die verheißene Prämie erforderlich ist.

Uebersteigt die für die Meile bewilligte Prämie nicht die Summe von Sechs Tausend Thalern, so sollen den Unternehmern außer dieser auch noch die auf die technische Vorbereitung des Baues erweislich verwendeten Kosten aus Staatsfonds vergütet werden, sobald der Bau der ganzen Chaussee, den vertragsmäßigen Bestimmungen gemäß, vollendet worden ist. Bei einer höhern Prämie sind jene Kosten aber jederzeit aus dieser selbst zu entnehmen.

5) Fiskus gesteht ferner den Unternehmern das Recht zu, für die Benutzung der von ihnen zu erbauenden resp. ihnen zur Unterhaltung zu überweisenden Chausseen ein Chausseegeld zu erheben. Für solche Straßenzüge, auf welche die Verträge mit den Zollvereinsstaaten Anwendung finden, darf ihnen ein höheres Chausseegeld, als das durch den jedesmaligen für die Staats-Chausseen gegebenen Tarif festgesetzte, nicht zugebilligt werden, für andere Straßenzüge ist dagegen unter besondern Umständen die Bewilligung eines

höhern Tarifs zuläsfig; die Entsch. hierüber bleibt aber, in jedem einzelnen Falle, dem Allerh. Ermessen vorbehalten.

Zur Erhebung des Chausseegeldes bedarf es der Genehmigung des Oberpräsidenten, welche dieser nicht eher ertheilen darf, bis der Bau einer Meile vollendet und ihm darüber von den Unternehmern ein vorschriftsmäßiger zur Feststellung durch die Ober-Baudeputation geeigneter Revisions-Anschlag eingereicht ist. Die Ausarbeitung dieses Anschlages muß durch einen geprüften Sachverständigen erfolgen. Die Unternehmer sind verpflichtet, den Vekturanten, welche, wenn sie eine Hebestelle passiren, nur einen Theil der Chausseelänge, für welche an der Hebestelle Chausseegeld zu entrichten ist, berühren, nach den in Beziehung auf die Staatsstraßen deshalb zur Anwendung kommenden oder noch zu bringenden Grundsätzen, eine Ermäßigung des Chausseegeldes oder eine sonstige Erleichterung im Wege des Abonnements zu gewähren. Die Entsch. der Frage, ob eine Ermäßigung stattfinden solle, und die Feststellung der in diesen Fällen zu entrichtenden Sätze bleibt, nach Vernehmung der Unternehmer, dem Oberpräsidenten überlassen.

Eine Ermäßigung der den Unternehmern zugesicherten Hebesätze soll vor Ablauf dreier Jahre nach Bewilligung der Hebung nicht stattfinden. Wird sie alsdann für nöthig erachtet, so müssen die Unternehmer sich solches, jedoch gegen Entschädigung, gefallen lassen, welche in der Art gewährt werden soll, daß der Durchschnitt der Chausseegeld-Einnahme in den drei der Tarifermäßigung vorangegangenen Jahren mit der Einnahme in jedem spätern Jahre verglichen, und der hiernach sich etwa ergebende Ausfall den Unternehmern, so lange die Ermäßigung dauert, alljährlich vergütet wird. Letztere sind daher verpflichtet, über die Einnahme genaue Register und Bücher führen zu lassen und haben solche am Schlusse eines jeden Jahres, nachdem die Richtigkeit von ihnen attestirt ist, dem Oberpräsidenten einzureichen.

6) Die zur Empfangnahme des Chausseegeldes erforderlichen Hebestellen werden an den, von dem Oberpräsidenten unter Konkurrenz der Unternehmer zu bestimmenden Orten eingerichtet. Letztere sind verpflichtet, den Chausseegeldtarif bei jeder Hebestelle aufstellen zu lassen. Rücksichtlich des Verschlusses der Chausseen, der Aufstellung der Tarife und Erleuchtung derselben, sowie der Unterhaltung dieser Einrichtungen, finden diejenigen Vorschriften Anwendung, welche bei den Staats-Chausseen zur Anwendung kommen oder gebracht werden.

7) Die in dem jedesmaligen, für die Staats-Chausseen gültigen Tarife enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen, desgl. die darin festgesetzten Befreiungen und Strafen, sollen auf die von den Unternehmern zu erbauenden und resp. zu unterhaltenden Chausseen ebenfalls Anwendung finden. Dasselbe gilt von der Allerh. V. v. 17. März 1839 (G. S. S. 80.), den Verkehr auf den Kunststraßen betr., und den über diesen Gegenstand künftig zu erlassenden Bestimmungen. Defrauden rücksichtlich des den Unternehmern gebührenden Chausseegeldes und Uebertretungen der auf die Straße Anwendung findenden allgemeinen oder besondern polizeilichen Vorschriften werden nach Maaßgabe der letztern untersucht und bestraft. Die K. Polizeibeamten sind befugt und verpflichtet, wenn sich die Gelegenheit dazu darbietet, innerhalb des ihnen angewiesenen Geschäftskreises auf Chaussee-Polizei-Kontraventionen zu vigiliren und selbige zur Anzeige zu bringen.

8) Die Unternehmer sind berechtigt und verpflichtet, das zum Bau und zur Unterhaltung der Chausseen und zur Erhebung des Chausseegeldes erforderliche Dienstpersonale, namentlich den die Aufsicht führenden Baumeister, welcher das Staatsexamen als Wegebaumeister bestanden haben muß, anzunehmen und zu besolden. Der nach Vollendung der Chaussee zur Aufsicht über dieselbe anzustellende Baumeister muß auf mindestens drei Jahre angenommen und die Wahl dem Oberpräsidenten zur Genehmigung angezeigt werden. Diejenigen Beamten, denen die polizeiliche Aufsicht übertragen wird, werden von den Unternehmern zwar angenommen, doch bedarf es dazu der Genehmigung des Oberpräsidenten, welcher die Vereidigung der Ersteren veranlassen wird. Die Annahme derselben geschieht der Regel nach mit dem Vorbehalte dreimonatlicher Kündigung. Das Kündigungsrecht steht den Unternehmern zu, doch sind dieselben verpflichtet, davon auch auf Verlangen des Oberpräsidenten Gebrauch zu machen.

Die Rechte und Pflichten dieser Beamten sollen durch die mit ihnen abzuschließenden Kontrakte und durch die auf Grund derselben von dem Oberpräsidenten zu ertheilende Instr. näher bestimmt werden. Während des Dienstes müssen sie solche äußere Kennzeichen an sich tragen, daß ihre Eigenschaft als Aufsichtsbeamte sofort von Jedermann erkannt werden kann. Sollen dieselben Uniform erhalten, so muß dazu besondere Genehmigung eingeholt werden.

9) Dem Staate und in dessen Vertretung dem Oberpräsidenten, Letzterem jedoch unter verfassungsmäßiger Mitwirkung der Reg., steht das Recht der Oberaufsicht über die vorschriftsmäßige Erbauung, Unterhaltung und Verwaltung der anzulegenden Chausseen zu. Der Oberpräsident ist daher befugt, nicht nur während der Dauer des Baues auf jede ihm

geeignet scheinende Weise, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß derselbe, den genehmigten Anschlägen gemäß, tüchtig und dauerhaft ausgeführt werde, sondern auch nach dessen Vollendung darauf zu halten, daß die Chaussee unausgesetzt in gutem Zustande erhalten und den bestehenden Vorschriften gemäß verwaltet werde. Die Unternehmer sind daher verbunden, den hierauf gerichteten Verfügungen der Behörden unweigerlich Folge zu leisten und können widrigenfalls im Verwaltungswege dazu angehalten werden. Insbesondere ist der Oberpräsident berechtigt, zu verlangen, daß die einkommenden Chausseegefälle vorzugsweise zur ordnungsmäßigen Unterhaltung der Chaussee, ferner zur Ansammlung eines entsprechenden, dem Betrage nach von ihm zu bestimmenden Reserve-Fonds verwendet werden.

Sollten die Unternehmer den Anforderungen wegen vorschriftsmäßiger Erbauung und Unterhaltung nicht genügen, so ist der Oberpräsident befugt, sämmtliche Chausseegefälle und sonstige Einnahmen im Verwaltungswege in Beschlag zu nehmen und mit Hülfe derselben die nöthigen Arbeiten auf Kosten der Unternehmer ausführen zu lassen.

Durch die Ausübung dieses Aufsichtsrechts sollen jedoch den Unternehmern keine Kosten an Gebühren, Diäten und Reisekosten der abgeordneten Kommissarien erwachsen.

10) Bei vorausgesetzter tüchtiger Unterhaltung bleiben Unternehmer während eines Zeitraums von dreißig Jahren im ungestörten Besitze der Chausseegeld-Einnahme. Auf den Wunsch der Unternehmer soll dieser Zeitraum, insofern nicht besondere Umstände entgegenstehen, bis auf funfzig Jahre ausgedehnt werden können. Nach Ablauf desselben steht dem Fiskus das Recht zu, die Chaussee den Unternehmern abzukaufen. Will Fiskus von diesem Rechte Gebrauch machen, so muß er solches jenen ein Jahr vorher anzeigen, und ist in diesem Falle verpflichtet, das nach den durch die Ober-Baudeputation festgestellten Revisions-Anschlägen (§. 5.) auf den Neubau verwendete Kapital, nach Abzug der gezahlten Prämie, zu ersetzen. Eine Zinsvergütigung findet dabei gegenseitig nicht statt; sollten die Unternehmer jedoch bei der Auseinandersetzung den Nachweis zu führen vermögen, daß die Chausseegeld-Einnahme nicht ausgereicht habe, um die Kosten der Unterhaltung der Straße zu decken, so ist Fiskus verpflichtet, das Fehlende, außer dem erwähnten Baukapitale, jedoch gleichfalls ohne Zinsen, zu ersetzen. Bei dieser Berechnung ist aber der ganze Zeitraum, während dessen den Unternehmern die Einnahme zugestanden und die Unterhaltung obgelegen hat, dergestalt zum Grunde zu legen, daß ein Jahr ins andere gerechnet wird, und dabei als Anfangstermin derjenige Tag anzunehmen, an welchem die Chausseegeld-Hebung auf der ganzen Strecke begonnen hat. Wenn von den Unternehmern behufs der Unterhaltung Schulden kontrahirt und zur Zeit des Kaufs noch nicht bezahlt worden sind, so werden solche vom Fiskus zwar übernommen, ihr Betrag ist aber auf das zu zahlende Kaufgeld in Abrechnung zu bringen.

11) Die Ausfertigung des mit den Unternehmern abzuschließenden Vertrages erfolgt stempel- und gebührenfrei. Auch die Verhandlungen zur Erwerbung der der Expropriation unterworfenen Grundstücke sind stempel-, sowie alle sonstigen Verträge und Verhandlungen der Unternehmer mit den Verwaltungsbehörden des Staats gebührenfrei.

Wird das Baukapital durch Aktien aufgebracht, so sollen auch diese dem gesetzlichen Stempel nicht unterliegen.

Berlin, d. 20. März 1842.

Der Fin. Min. Gr. v. Alvensleben.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1842 S. 155 Nr. 209.)

Dazu:

Bekanntmachung des K. Ober-Präsidenten der Provinz Preußen v. 11. Jan. 1843.

In den von Seiten des Ober-Präsidiums unterm 11. Mai d. J. durch das Amtsbl. zur öffentl. Kenntniß gebrachten Bedingungen für die von Staatswegen mit den Aktienvereinen zur Erbauung von Chausseen abzuschließenden Verträge, d. d. Berlin, den 20. März d. J. (Min. Bl. 1842. S. 164 ff.) ist §. 2 den Unternehmern zur Pflicht gemacht worden, die vollendete Chaussee nebst Zubehör bis zur dereinstigen Uebergabe an den Fiskus, in gutem Stande zu erhalten. Diese Bedingung ist nunmehr mittelst Allerh. K. O. v. 26. v. M. darauf beschränkt worden:

> daß die zu solchen Unternehmungen gebildeten Aktienvereine zur Unterhaltung der vollendeten Chaussee nur in soweit verpflichtet sein sollen, als die Chausseegeld-Einnahme und der Reserve-Fonds die Mittel dazu gewähren.

Zur möglichsten Verhütung einer hieraus für die Staatskassen entstehenden Belastung soll aber strenge darauf gehalten werden, daß diese Chausseen dauerhaft gebaut und gehörig unterhalten, und daß ausreichende Reserve-Fonds (§. 10 der Grundzüge für die Statuten) aus den Chausseegeld-Einnahmen gesammelt werden. Diese Reserve-Fonds sollen mindestens auf 1000 Thlr. pro Meile gebracht werden.

Diese nachträglichen Allerh. Bestimmungen werden dem bei Aktien-Chausseebauten betheiligten Publikum hierdurch zur Kenntniß gebracht und den Herren Landräthen derjenigen Kreise, in welchen Aktien-Unternehmungen dieser Art im Gange sind, wird zur Pflicht gemacht, die Vorstände der betr. Vereine hierauf noch besonders zu verweisen.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843. S. 21. Nr. 36.)

10) C. R. des K. Fin. Min. (Beuth) v. 27. Sept. 1844 an sämmtl. K. Reg. Bei den Unterhandlungen mit Gemeinden wegen Uebernahme von Verpflichtungen bei Chausseebauten sollen die betr. Kommissarien für Feststellung der Gemeindebeschlüsse in rechtsgültiger Form Sorge tragen.

Die mehrfache Wiederkehr der Fälle, wo sich Gemeinden den bei Chausseebauten übernommenen Verpflichtungen wegen Formfehler bei den diesfälligen Verhandlungen zu entziehen versuchen, hat des Königs Maj. zu der Allerh. Bestimmung veranlaßt, daß die Kommissarien, welche mit dergleichen Unterhandlungen beauftragt werden, sorgfältiger darauf achten müssen, daß die Gemeindebeschlüsse hierüber in rechtsbeständiger Form zu Stande kommen.

Die K. Reg. wird daher angewiesen, bei künftigen derartigen Fällen Ihre Kommissarien demgemäß zu instruiren. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1844. S. 314. Nr. 375.)

B. Statuten der Chausseebau-Aktien-Vereine.

Die betr. Aktien-Vereine sind auf specielle Statuten gegründet, welchen durch Königl. Verordnungen die landesherrliche Bestätigung ertheilt ist, worüber jetzt in jedem einzelnen Falle, unter Bezugnahme auf den §. 3 des G. v. 9. Nov. 1843 über die Aktien-Gesellschaften, eine Bekanntmachung erlassen und durch die G. S. zur öffentlichen Kenntniß gebracht wird.

Die bis jetzt hierüber durch die G. S. publicirten Bekanntmachungen der Ministerien und Allerh. Erlasse sind folgende [1]):

1) Bekanntm. v. 29. Dec. 1843 über die erfolgte Bestätigung des Statuts der für den Bau einer Chaussee von Quedlinburg nach Halberstadt zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1844. S. 19.);

2) Bekanntm. v. 27. April 1844 über die unterm 12. April 1844 erfolgte Bestätigung der Statuten der für den Bau von Chausseen von Graudenz nach Altfelde und von Graudenz nach Straßburg zusammengetretenen Aktien-Gesellschaften. (G. S. 1844. S. 113.);

3) Bekanntm. v. 29. Sept. 1844 über die unterm 30. Aug. 1844 erfolgte Bestätigung der Statuten der für den Bau einer Chaussee von Neustadt-Eberswalde nach Freienwalde zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1844. S. 456.);

4) Bekanntm. v. 7. Okt. 1844 über die unterm 27. Sept. 1844 erfolgte Bestätigung der Statuten der für den Bau der Chaussee von Gramzow nach Passow zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1844. S. 595.);

5) Bekanntm. v. 7. März 1845 über die Allerh. Bestätigung der Statuten des Aktien-Vereines für die Trebnitz-Zdunyer Chaussee. (G. S. 1845. S. 162.);

6) Bekanntm. v. 16. April 1845 über die Bestätigung der Prenzlau-Wolfshagenschen Chausseebau-Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1845. S. 214.);

7) Bekanntm. v. 29. April 1845 über die Allerh. Bestätigung der Statuten des Aktien-Vereines für die Reichenbach-Nimptscher Chaussee. (G. S. 1845. S. 242.);

8) Bekanntm. v. 30. Sept. 1845 über die unterm 2. Sept. 1845 erfolgte Bestätigung des Statuts-Entwurfs der für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Braunsberg bis Plaswig zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1845. S. 604.);

9) Bekanntm. v. 5. Nov. 1845 über die unterm 17. Okt. 1845 erfolgte Bestätigung des Statuts der für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Memel nach Laugallen zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1845. S. 684.);

10) Bekanntm. v. 20. Nov. 1845 über die unterm 17. Okt. 1845 erfolgte Bestätigung der Statuten der für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Wriezen nach Freienwalde zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1845. S. 748.);

11) Bekanntm. v. 31. Jan. 1846 über die unterm 9. Jan. 1846 erfolgte Bestätigung des Statuts der unter der Benennung »Eckesey-Schwerter Wegebau-Gesellschaft«

---

[1]) Bei dem fast einseitigen Interesse, welches diese (im Wesentlichen gleichlautenden) Bekanntm. und Erlasse haben, konnte zur Raumersparung von dem Abdrucke derselben Abstand genommen werden.

für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von der Geitebrücke auf der Berlin-Cölner Straße über den Kabel und Westhofen nach Schwerte gebildeten Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1846. S. 28.);

12) Bekanntm. v. 12. Febr. 1846 über die erfolgte Allerh. Bestätigung des Statuts der Domeau-Uderwanger Chausseebau-Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1846. S. 28.);

13) Bekanntm. v. 28. Febr. 1846 über die am 8. Febr. 1846 erfolgte Allerh. Bestätigung der Statuten des Aktien-Vereins für die Glatz-Neisser Chaussee. (G. S. 1846. S. 88.);

14) Bekanntm. v. 27. Juli 1846, betr. den chausseemäßigen Ausbau der Landstraße von Niesky bis zur K. Sächsischen Grenze bei Meuselwitz (und die Bestätigung der Statuten des betr. Aktien-Vereins). (G. S. 1846. S. 335.);

15) Bekanntm. v. 15. Sept. 1846 über die unterm 21. Aug. 1846 erfolgte Allerh. Bestätigung der Statuten der Iserlohn-Westig-Sundwig-Deilinghofer Wegebau-Gesellschaft. (G. S. 1846. S. 433.);

16) Bekanntm. v. 17. Sept. 1846 über die unterm 14. Aug. 1846 erfolgte Bestätigung der Statuten der für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee vom Kottbuser Thore zu Berlin über Beitz nach Glasow zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1846. S. 434.);

17) Bekanntm. v. 12. Nov. 1846 wegen Allerh. Bestätigung des Statuts der Hennen-Billigsten Wegebau-Gesellschaft. (G. S. 1846. S. 475.);

18) Bekanntm. v. 12. Nov. 1846 wegen Allerh. Bestätigung der Aktien-Gesellschaft für den Chausseebau von Krengeldanz nach Herzkamp. (G. S. 1846. S. 476.);

19) Bekanntm. v. 14. März 1847 wegen Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins für die Brieg-Gülchener Chaussee. (G. S. 1847. S. 115.);

20) Bekanntm. v. 28. März 1847 über die Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins zum Bau einer Chaussee von Nikolai über Pleß bis an die Landesgrenze bei Goczalkowitz. (G. S. 1847. S. 119.);

21) Bekanntm. v. 20. April 1847, betr. die Allerh. Bestätigung der Bocholb-Dingerloer Chausseebau-Gesellschaft (G. S. 1847. S. 193.);

22) K. O. v. 28. Mai 1847, betr. die Verleihung der Rechte einer Korporation an die zur Erbauung einer Kunststraße von Menden durch das Hönnethal nach Balve zusammengetretenen Aktien-Gesellschaft unter dem Namen: »Menden-Balver Straßenbau-Gesellschaft.« (G. S. 1847. S. 259.);

23) Bekanntm. v. 28. Okt. 1847 über die Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins für den Glogau-Beuthen-Neusalzer Chauseebau. (G. S. 1847. S. 362.);

24) Bekanntm. v. 31. Okt. 1847 über die Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins zum Bau einer Chaussee von Strehlen über Münsterberg nach Patschkau. (G. S. 1847. S. 374.);

25) Bekanntm. v. 27. Nov. 1847 über die Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins für den Bau einer Kunststraße von Steele über Rellinghausen bis zur Grenze der Bürgermeisterei Kettwig in der Richtung auf Bredeney. (G. S. 1847. S. 406.);

26) Bekanntm. v. 7. April 1848 über die Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Frankfurt a. d. O. über Drossen und Radach zum Anschlusse an die Küstrin-Posener Kunststraße in der Richtung auf Burgwall. (G. S. 1848. S. 99.);

27) Bekanntm. v. 31. Mai 1848 über die Allerh. Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins zum chausseemäßigen Ausbau der Straße von Lauban nach Kohlfurth. (G. S. 1848. S. 145.);

28) Bekanntm. v. 29. Juli 1848 über die Allerh. Bestätigung des Statuts der unter der Benennung: »Waldenburg-Friedländer Chaussee-Aktien-Verein« gebildeten Aktien-Gesellschaft zum chausseemäßigen Ausbau der Straße von Waldenburg nach Friedland. (G. S. 1848. S. 199.);

29) Bekanntm. v. 15. Aug. 1848 über die Allerh. Bestätigung des Statuts der unter der Benennung: »Eckersdorf-Warthaer-Chaussee-Aktien-Verein« zum chausseemäßigen Ausbaue der Eckersdorf-Warthaer Kohlenstraße gebildeten Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1848. S. 213.);

30) Bekanntm. v. 4. Sept. 1849 über die unterm 6. Aug. 1849 erfolgte Bestätigung der Statuten der Neustadt-Eberswalde-Oderberger Chaussee-Gesellschaft. (G. S. 1849. S. 357.);

31) Allerh. Erlaß v. 17. Sept. 1849, betr. die Genehmigung des Baues einer Chausee von Bernau nach Weißensee zum Anschluß an die Berlin-Stettiner Staats-Chaussee durch eine Aktien-Gesellschaft. (G. S. 1849. S. 380.);

32) Bekanntm. v. 8. Jan, 1850 über die unterm 19. Nov. 1849 erfolgte Bestäti-

gung der Statuten der Boitzenburg-Greiffenberger Chaussee-Gesellschaft. (G. S. 1850. S. 7.);

33) Bekanntm. v. 27. Juli 1850, betr. die Bestätigung des Statuts des unter der Benennung: »Gröningen-Oschersleben-Neindorfer Chausseebau-Gesellschaft« zusammengetretenen Aktien-Vereins. (G. S. 1850. S. 356.);

34) Bekanntm. v. 24. Aug. 1850 über die Allerh. Bestätigung des Statuts der Oschersleben-Hornhäuser Chausseebau-Gesellschaft. (G. S. 1850. S. 372.);

35) Bekanntm. v. 5. Dec. 1850 über die unterm 25. Nov. 1850 erfolgte Bestätigung der Statuten der Prenzlau-Boitzenburger Chaussee-Gesellschaft. (G. S. 1850. S. 516.);

36) Bekanntm. v. 8. Jan. 1851 über die unterm 23. Dec. 1850 erfolgte Bestätigung der Statuten der Templin-Zehdenicker Chausseebau-Gesellschaft. (G. S. 1851. S. 8.);

37) Bekanntm. v. 10. Febr. 1851 über die unterm 23. Dec. 1850 erfolgte Bestätigung des Statuts der Aktien-Gesellschaft für den Spremberg-Görlitzer Chauseebau. (G. S. 1851. S. 10.);

38) Bekanntm. v. 28. Febr. 1851 über die unterm 17. Febr. 1851 erfolgte Bestätigung des Statuts des Neusalz-Freystädter Kunststraßen-Vereins. (G. S. 1851. S. 22.);

39) Bekanntm. v. 17. Juni 1851 über die unterm 4. Juni 1851 erfolgte Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins zum Ausbau der Straße von Jauer nach Goldberg. (G. S. 1851. S. 414.);

40) Bekanntm. v. 18. Juni 1851 über die unterm 24. Mai 1851 erfolgte Bestätigung der Statuten der Wittstock-Zernitzer Chausseebau-Gesellschaft. (G. S. 1851. S. 441.);

41) Bekanntm. v. 2. Aug. 1851 über die unterm 17. Juli 1851 erfolgte Bestätigung des Statuts des Frankenstein-Silberberger Chausseebau-Vereins. (G. S. 1851. S. 598.);

42) Bekanntm. v. 27. März 1852 über die unterm 17. März 1852 erfolgte Bestätigung des Statuts des Aktien-Vereins der Straße von Mayen nach Andernach und Neuwied. (G. S. 1852. S. 88.);

43) Bekanntm. v. 3. April 1852 über die unterm 24. März 1852 erfolgte Bestätigung des Statuts der Aktien-Gesellschaft für den Guben-Cottbuser Chausseebau. (G. S. 1852. S. 109.);

44) Bekanntm. v. 23. April 1852 über die unterm 7. April 1852 erfolgte Bestätigung des Statuts der Landsberg-Berlinchener Chauseebau-Gesellschaft. (G. S. 1852. S. 144.).

C. Bewilligung fiskalischer Vorrechte und Tarife für die von Aktien-Vereinen, ständischen Korporationen oder Gemeinden erbauten Kunststraßen.

Sowohl den durch Privat-Aktien-Vereine, als den durch die Stände oder durch einzelne oder vereinigte Gemeinden mit Allerh. Genehmigung gebildeten Gesellschaften zur Erbauung von Kunststraßen sind demnächst durch die in den einzelnen Fällen ergangenen Allerh. K. O. oder Erlasse [1]) in der Regel nachstehende Vorrechte beigelegt worden:

1) das Recht der Expropriation für die zum Bau erforderlichen Grundstücke, sowie das Recht zur Entnahme von Chausee-Bau- und Unterhaltungs-Material nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen;

2) das Recht zur Erhebung von Chauseegeld, entweder nach speziell für die betr. Kunststraße approbirten Tarifen, oder nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen erlassenen oder noch zu erlassenden Tarife;

3) die Berechtigung, die dem Staats-Chausseegeld-Tarif angehängten Bestimmungen über die Chausee-Polizeivergehen, sowie die für die Staats-Chausseen bestehenden polizeilichen Bestimmungen und die Bestimmungen über das Verfahren bei Untersuchung und Bestrafung der Chausseegeld- und Chausee-Polizei-Kontraventionen, nach der V. v. 7. Juni 1844 auch für dergleichen Privat-Chausseen in Anwendung zu bringen.

---

[1]) Diese größtentheils durch die G. S. publicirten Allerh. K. O. oder Erlasse sind sehr zahlreich und meistens ziemlich gleichlautend. Bei dem fast nur lokalen Interesse derselben hat es der Mittheilung derselben nicht bedurft.

Die durch die G. S. publicirten Erlasse dieser Gattung sind folgende:

1) K. O. v. 16. Okt. 1846 wegen Bewilligung fiskalischen Vorrechte an die Heenen-Billigster Chausseebau-Gesellschaft. (G. S. 1846 S. 475.)

2) K. O. v. 23. Okt. 1846, betr. die den Kreisständen des Glatzer Kreises in Bezug auf die Unterhaltung der Chaussee von Glatz nach Neurode bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 1.)

3) K. O. v. 23. Okt. 1846, wegen Anwendung der Ordre v. 11. Juni 1825 auf die Chaussee von Krengeldanz nach Herzkamp. (G. S. 1846 S. 476.)

4) K. O. v. 29. Jan. 1847, betr. die den Kreisständen des Ratiborer Kreises, in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Ratibor nach der Landesgrenze bei Klingebeutel bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 105.)

5) K. O. v. 26. Febr. 1847, betr. die dem Aktienverein zum Bau einer Chaussee von Nicolai über Pleß bis an die Landesgrenze bei Goczalkowitz, in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 117.)

6) K. O. v. 1. März 1847, betr. die dem Aktienverein für die Brieg-Gülchener Chaussee, in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Kunststraße von Brieg nach Gülchen, bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 114.)

7) K. O. v. 22. März 1847, betr. die der Bochhold-Dinxpeolono Chausseebau-Gesellschaft beigelegten Rechte. (G. S. 1847 S. 193.)

8) K. O. v. 14. Mai 1847, betr. die den Kreisständen des Königsberger Kreises in der Neumark in Bezug auf den Bau mehrerer Kreischausseen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 235.)

9) K. O. v. 14. Mai 1847, betr. die der Stadt Ellrich in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Ellrich bis zur Braunschweigischen Landesgrenze in der Richtung auf Zorge bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847. S. 236.)

10) K. O. v. 28. Mai 1847, betr. die der Stadt Mühlhausen und den Gemeinden Groß- und Klein-Grobe in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der noch unchaussirten Strecke der Straße von Mühlhausen auf Sonderhausen bis zur Landesgrenze bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 237.)

11) K. O. v. 28. Mai 1847, betr. die dem Anklamer und Uckermünder Kreisständen in Bezug auf die dortigen Chausseebauten bewilligten Rechte. (G. S. 1847 S. 240.)

12) K. O. v. 11. Juni 1847, betr. die den Gemeinden der Kreise Rees und Borken in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Straße von Wesel über Brünne, Hecheltchen und Ransfeld nach Borken und deren künftige Unterhaltung verliehenen fiskalischen Befugnisse. (G. S. 1847 S. 243.)

13) K. O. v. 11. Juni 1847, betr. die den Ständen des Greiffenberger Kreises in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Kunststraße von Plathe durch den Greiffenberger Kreis über Greiffenberg und Treptow a. R. in der Richtung auf Colberg bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 255.)

14) K. O. v. 25. Juni 1847, betr. die dem Grafen v. Alvensleben zu Erxleben und den Gemeinen Werferlingen und Eschenrode in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Kunststraße von Erxleben über Hörsingen nach Werferlingen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 254.)

15) K. O. v. 2. Juli 1847, betr. die der Stadtgemeinde Bleicherode in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Bleicherode über Ober-Gebra zum Anschluß an die Berlin-Casseler Chaussee bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 256.)

16) K. O. v. 2. Juli 1847, betr. die der Stadt Ellrich in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Straße von Ellrich bis an die Landesgrenze in der Richtung auf Walkenried bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 261.)

17) K. O. v. 26. Juli 1847, betr. die den Ständen des Saatziger und des Pyritzer Kreises in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Stargard nach Dölitz und deren eventuelle Fortsetzung in der Richtung auf Bernstein, so wie einer Chaussee von Hohenkrug über Schützenaun nach Pyritz und deren eventuelle Fortsetzung bis an die Neumärkische Grenze in der Richtung auf Soldni, bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 324.)

18) K. O. v. 2. Okt. 1847, betr. die der Stadt Nordhausen in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Kunststraße von Nordhausen über Mackenrode auf Nivei bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 359.)

19) K. O. v. 17. Okt. 1847, betr. die dem Aktienverein für den Bau einer Chaussee von Glogau über Beuthen nach Neusalz in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung dieser Straße bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 361.)

20) K. O. v. 17. Okt. 1847, betr. die dem Aktienverein zum Bau einer Chaussee

von Strehlen über Münsterberg nach Patschkau in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung dieser Straße bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 374.)

21) K. O. v. 25. Okt. 1847, betr. die für den Bau und die Unterhaltung einer Kunststraße von Neu-Tüshaus nach Mansfeld bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 375.)

22) K. O. v. 29. Okt. 1847, betr. die den Kreisständen des Greiffenhagener Kreises in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Kunststraße von Bahn nach Greiffenhagen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 398.)

23) K. O. v. 29. Okt. 1847, betr. die dem Aktienverein für den Bau einer Kunststraße von Stenle über Rellinghausen bis zur Grenze der Bürgermeisterei Kettwig und der Gemeine Kettwitz in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Straße von Stenle nach Bredeney bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1847 S. 403.)

24) K. O. v. 21. Jan. 1848, betr. die der Stadt Benneckenstein in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau und die Unterhaltung des im diesseitigen Gebiete belegenen Theils der Straße von Hohegeist über Benneckenstein nach Hasselfelde bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 26.)

25) K. O. v. 20. Febr. 1848, betr. die den Ständen des Soldiner Kreises bewilligten fiskalischen Vorrechte in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der in diesen Kreis fallenden Theile der Straßen:

a) über Cüstrin über Neudamm, Soldin, Lippehne und Pyritz nach Stettin,
b) von Soldin über Schönfließ und Königsberg nach Schwedt und
c) von Landsberg über Berlinchen und Bernstein nach Stargard.
(G. S. 1848 S. 81.)

26) Allerh. Erlaß v. 25. März 1848, betr. die dem Frankfurt-Drossener Chausseebauverein in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Frankfurt a. O. über Drossen und Radach, zum Anschluß an die Cüstrin-Posener Kunststraße in der Richtung auf Burgwall, bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 79.)

27) Allerh. Erlaß v. 25. März 1848, betr. die den Kreisständen des Ruppiner Kreises in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von dem Eisenbahnhofe bei Neustadt a. D. über Neu- und Alt-Ruppin, Wulkow, Herzberg und Rüthnick bis zur Ruppiner Kreisgrenze bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 98.)

28) Allerh. Erlaß v. 31. März 1848, betr. die der Stadt Cremmen in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von der Ruppiner Kreisgrenze bei Bentz über Cremmen nach Henningsdorf bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 125.)

29) Allerh. Erlaß v. 24. April 1848, betr. die Erhebung eines Chausseegeldes auf der Communalchaussee von Opladen über Neukirchen und Bourscheid zur Cöln-Berliner Staatsstraße. (G. S. 1848 S. 131.)

30) Allerh. Erlaß v. 29. April 1848, betr. die der Kottbuser Kreiskorporation in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau und die Unterhaltung einer Straße von Kottbus nach Tschernitz, von Kottbus in der Richtung nach Guben über Peitz bis zur Kottbuser Kreisgrenze in der Richtung auf Forst bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 132.)

31) Allerh. Erlaß v. 29. April 1848, betr. die Wegegelderhebung auf der Gemeindechaussee von der Mindner-Coblenzer Staatsstraße bei Olpe bis zur Attendorner Provinzialstraße bei Waldenburg. (G. S. 1848 S. 133.)

32) Allerh. Erlaß v. 29. April 1848, betr. die Wegegelderhebung auf der Communalchaussee von der Settlerschule über Lengerich bis zur hannoverschen Grenze in der Richtung auf Osnabrück. (G. S. 1848 S. 134.)

33) Allerh. Erlaß v. 29. April 1848, betr. die den Kreisständen des Kreises Heiligenstadt in Bezug auf den Bau und die künftige Unterhaltung der Straßen von Heiligenstadt nach Wannfried, von Udra nach Wahlhausen, von dieser Straße ab über Hohengandern bis zur hannoverschen Grenze, und vom Beberberge bei Heiligenstadt über Günterode bis zur Grenze des Kreises Worbis bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 144.)

34) Allerh. Erlaß v. 9. Mai 1848, betr. die dem Aktienverein zum chausseemäßigen Ausbau der Straße von Lauban nach Kohlfurth in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung dieser Straße bewilliten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 144.)

35) Allerh. Erlaß v. 29. Mai 1848, betr. die der Stadt Wittstock in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Wredenhagen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 161.)

36) Allerh. Erlaß v. 19. Juni 1848, betr. die der Stadt Sömmerda in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von dort nach der Landesgrenze in der Richtung auf Stotterheim bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 185.)

37) Allerh. Erlaß v. 23. Juni 1848, betr. die Verleihung der fiskalischen Vorrechte an die Kreisstände des Kreises Steinfurt, Behufs Ausführung einer Chaussee von der

Kösfelder Kreisgrenze über Horstmar, Steinfurt, Neuenkirchen bis zur Tecklenburger Kreisgrenze in der Richtung auf Hörstel. (G. S. 1848 S. 186.)

38) Allerh. Erlaß v. 23. Juni 1848, betr. die Verleihung der fiskalischen Vorrechte an die Kreisstände des Kreises Kösfeld, Behufs Erbauung einer Chaussee von Kösfeld über Lette nach Dülmen und von Baarholz über Billerbeck und Darfeld bis zur Grenze des Kreises Steinfurt in der Richtung auf Horstmar. (G. S. 1848 S. 187.)

39) Allerh. Erlaß v. 24. Juni 1848, betr. die von den Kreisständen des Kreises Höxter in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau und die Unterhaltung der Kreisstraßen von Driburg nach Bergheim, von der Brakel-Steinheimer Straße über Bergheim bis zur Lippeschen Grenze bei Vinsebeck bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 188.)

40) Allerh. Erlaß v. 25. Juni 1848, betr. die den Arnswalder Kreisständen bewilligten fiskalischen Vorrechte in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Straßen, a) von Arnswalde über Neuwedell nach der Arnswalder Kreisgrenze in der Richtung auf Callies; b) von Arnswalde bis zur Soldiner Kreisgrenze in der Richtung auf Bernstein und c) von Arnswalde nach Rentz. (G. S. 1848 S. 193.)

41) Allerh. Erlaß v. 14. Juli 1848, betr. die dem Waldenburg-Friedländer Chaussee-Aktienverein in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Straße von Waldenburg nach Friedland bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 199.)

42) Allerh. Erlaß v. 31. Juli 1848, betr. die dem Eckersdorf-Warthaer Chaussee-Aktienverein in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Eckersdorf-Warthaer Kohlenstraße bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 212.)

43) Allerh. Erlaß v. 11. Aug. 1848, betr. die den Ständen des Königsberger Kreises bewilligten fiskalischen Vorrechte in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Straßen: a) von Küstrin über Neudamm bis zur Kreisgrenze in der Richtung auf Soldin und Pyritz; b) von Zorndorf über Quartschen und Bärwalde nach Königsberg; c) von Königsberg nach der neuen Oder bei Nieder-Wutzow; d) von Königsberg nach der Oder bei Nieder-Kränig in der Richtung auf Schwedt; e) von Königsberg über Schönfließ nach der Grenze des Soldiner Kreises in der Richtung auf Soldin, und f) von dem neuen Belliner Vorwerk nach der Oder bei Güstebiese. (G. S. 1848 S. 231.)

44) Allerh. Erlaß v. 9. Okt. 1848, betr. die den Kreisständen zu Herford in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau und die Unterhaltung der Kreisstraße von Herford über Enger und Hückerskreutz bis zur hannoverschen Grenze in der Richtung auf Melle verliehenen fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 346.)

45) Allerh. Erlaß v. 4. Nov. 1848, betr. die den betheiligten Gemeinden in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chausse von Ahlen über Freckenhorst nach Warendorf bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 415.)

46) Allerh. Erlaß v. 28. Nov. 1848, betr. die in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Zweigstraße von Böhmershüttenplatz über Hohnley, Langewiese bis zur Kreisgrenze bei Neu-Astenberg bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 443.)

47) Allerh. Erlaß v. 4. Dec. 1848, betr. die für den Bau einer Chaussee von Ellrich über Wolffleben bis an die Landesgrenze bei Nieder-Sachswerfen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848 S. 442.)

48) Allerh. Erlaß v. 4. Dec. 1848, betr. die in Bezug auf den Bau einer Chaussee von Lychen nach Boytzenburg bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1848. S. 444.)

49) Allerh. Erlaß v. 28. Nov. 1848, betr. den Ausbau einer Chaussee von Breest nach Klempenow und die Verleihung fiskalischer Vorrechte für dieselbe. (G. S. 1849 S. 73.)

50) Allerh. Erlaß v. 28. Nov. 1848, betr. den Ausbau und die künftige Unterhaltung der Chaussee von Schleusingen über Ratscher und Wiedersbach bis zur Sachsen-Meiningenschen Landesgrenze in der Richtung nach Eisfeld und die Bewilligung fiskalischer Vorrechte für dieselbe. (G. S. 1849 S. 74)

51) Allerh. Erlaß v. 28. Nov. 1848 wegen Verleihung fiskalischer Vorrechte rc. für den chausseemäßigen Ausbau der Verbindungsstraße zwischen Worbis und der Berlin-Casseler Chaussee in der Richtung nach Geverode. (G. S. 1849 S. 89.)

52) Allerh. Erlaß v. 4. Dec. 1848, betr. die Verleihung der fiskalischen Vorrechte, sowie der Chausseegelder-Erhebung für die Straße von Kettwig über die Meisenburg nach Bredeney. (G. S. 1849 S. 75.)

53) Allerh. Erlaß v. 9. März 1849, betr. die der Stadt Hattingen in Bezug auf den kunstmäßigen Umbau und die chausseemäßige Unterhaltung der Gemeindechaussee von Nierenhof bis Hattingen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 138.)

54) Allerh. Erlaß v. 9. März 1849, betr. das der Gemeinde Anholt bewilligte Recht zur Erhebung des Chausseegeldes auf der Chaussee von Anholt bis zur Niederländischen Grenze in der Richtung auf Gendringen rc. (G. S. 1849 S. 161.)

55) Allerh. Erlaß v. 9. März 1849, betr. das den Kreisständen des Jüterbogk-

Luckenwalder Kreises bewilligte Recht zur Erhebung eines Wegegeldes auf der Jüterbogk-Luckenwalder Straße. (G. S. 1849 S. 161.)

56) Allerh. Erlaß v. 9. März 1849, betr. die Verleihung der fiskalischen Vorrechte, sowie der Chausseegelder-Erhebung an die Gemeinden Wengern und Bommern, Behufs Erbauung und Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von Bommern nach Wetter. (G. S. 1849 S. 162.)

57) Allerh. Erlaß v. 9. März 1849, betr. die Verleihung der fiskalischen Vorrechte in Bezug auf den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Altenberge über Laer und Horstmar nach Schöppingen. (G. S. 1849 S. 162.)

58) Allerh. Erlaß v. 9. März 1849, betr. die den Gemeinden Breitenworbis, Hayn-rode und Neustadt in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der ersten Meile der Straße zwischen Breitenworbis und Mackerode von Breitenworbis aus bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 181.)

59) Allerh. Erlaß v. 30. März 1849, betr. das der Stadt Langensalza bewilligte Recht zur Erhebung eines Chausseegeldes auf der in ihrer Feldmark belegenen chaussirten Strecke der Langensalza-Tennstädter Straße und der dieselbe mit der Heiligenstadt-Gothaer Chaussee verbindenden Chausseestrecke. (G. S. 1849 S. 173.)

60) Allerh. Erlaß v. 20. April 1849, betr. die Erhebung eines Chausseegeldes auf der Strecke von Zirke nach Kwilcz nebst dem Tarife. (G. S. 1849 S. 239.)

61) Allerh. Erlaß v. 15. Juni 1849, betr. die den Gemeinden Ratscher, Heckengereuth, Oberrod und Waldau im Kreise Schleusingen in Bezug auf den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Ratscher bis zum Gasthofe zu Engelau bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 252.)

62) Allerh. Erlaß v. 15. Juni 1849, wegen der den Gemeinden Sachsa und Clettenberg in Bezug auf den von denselben vorgenommenen Ausbau der Straße von der hannoverschen Grenze bei Steina über Sachsa, Neuhoff und Klettenberg nach Holbach zum Anschlusse an die Straße von Nordhausen und Nixei bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 294.)

63) Allerh. Erlaß v. 29. Juni 1849, betr. das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes auf der Straße von Groß-Strehlitz nach Krappitz. (G. S. 1849 S. 336.)

64) Allerh. Erlaß v. 21. Juli 1849, betr. die der Stadt Tennstädt in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Straßenstrecke von Tennstädt nach Langensalza bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 336.)

65) Allerh. Erlaß v. 21. Juli 1849, betr. die den Ständen des Bitterfelder Kreises in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Straße von Zörbig bis Stumsdorf bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 337.)

66) Allerh. Erlaß v. 13. Aug. 1849, betr. die Verleihung der Befugniß zur Erhebung des Chausseegeldes auf der für Rechnung der Stadt Berlin erbauten Kunststraße vom Rosenthaler Thore bei Berlin über den Gesundbrunnen und Reinickendorf zum Anschlusse an die Berlin-Strehlitzer Chaussee. (G. S. 1849 S. 351.)

67) Allerh. Erlaß v. 13. Aug. 1849, betr. die den Gemeinden Breitenworbis 2c. in Bezug auf den Chausseebau zwischen Breitenworbis und Mackerode bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1849 S. 352.)

68) Allerh. Erlaß v. 15. Sept. 1849, betr. das dem Magistrat zu Königsberg i. Pr. verliehene Recht zur Erhebung von Chausseegeld auf der Straße von dort nach Alweiden für eine halbe Meile. (G. S. 1849 S. 379.)

69) Allerh. Erlaß v. 17. Sept. 1849, betr. die Genehmigung des Baues einer Chaussee von Bernau nach Weißensee zum Anschluß an die Berlin-Stettiner Staatschaussee durch eine Aktiengesellschaft. (G. S. 1849 S. 380.)

70) Allerh. Erlaß v. 22. Sept. 1849, betr. das dem Grafen von der Asseburg verliehene Recht zur Erhebung des Chausseegeldes auf der von ihm erbauten Straße von Meisdorf nach der Anhalt-Bernburgschen Grenze in der Richtung auf Ballenstedt, sowie die Anwendung der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen auf die vorgedachte Straße sowohl, als auch auf die damit in Anschluß stehende Straße von Ermsleben nach Harzgerode. (G. S. 1849 S. 377.)

71) Allerh. Erlaß v. 2. Okt. 1849, betr. die Chausseegeld-Erhebung auf der Straße von Frankenstein über Silberberg und Neudorf nach Volpersdorf, resp. Louisenhain. (G. S. 1849 S. 380.)

72) Allerh. Erlaß v. 22. Okt. 1849, betr. das den Ständen des Ruppiner Kreises verliehene Recht zur Erhebung von Chausseegeld auf der Straße von Rheinsberg über Leibow zum Anschluß an die Neustadt-Ruppiner Straße. (G. S. 1849 S. 432.)

73) Allerh. Erlaß v. 7. Januar 1850, betr. die Anwendung der dem Chausseegeld-

Tarife v. 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen auf die Gemeinde-Chaussee von Hilden über Polnische Mütze bis Vehwinkel.
(G. S. 1850 S. 39.)

74) Allerh. Erlaß v. 21. Jan. 1850, betr. die Genehmigung des chausseemäßigen Ausbaues der Straße von Guttentag über Mischline bis zur Peiskretscham-Malapaner Chaussee durch den zu diesem Zweck gebildeten Bauverein, so wie die Bewilligung des Rechts zur Erhebung des Chausseegeldes und die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen wegen der Chausseepolizeivergehen. (G. S. 1850 S. 66.)

75) Allerh. Erlaß v. 11. Febr. 1850, betr. die Verleihung des Rechts zur Erhebung des Chausseegeldes an die Aktien-Gesellschaft für den Bau der Chaussee von Gröningen über Groß-Oschersleben nach Reindorf. (G. S. 1850 S. 296.)

76) Allerh. Erlaß v. 3. April 1850, betr. die in Bezug auf den Ausbau der Gemeinde-Chaussee von Münster bis Senden und Lüdinghausen nach Kastorp bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 297.)

77) Allerh. Erlaß v. 25. April 1850, betr. die der Stadt Erfurt verliehene Befugniß zur Erhebung des tarifmäßigen Chausseegeldes für eine halbe Meile auf der Straße vom Krämpfer Thore zu Erfurt nach der Großherzoglich Weimarschen Landesgrenze in der Richtung auf Kerspleben. (G. S. 1850 S. 327.)

78) Allerh. Erlaß v. 24. Juni 1850, betr. die den betheiligten Gemeinden in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Minden-Bremer Poststraße bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 349.)

79) Allerh. Erlaß v. 24. Juni 1850, betr. die den Gemeinden Hilchenbach, Brachthausen, Kirschhundem und Oberhundem in Bezug auf den Ausbau der Gemeinde-Chaussee von Hilchenbach zur Althundem-Crombecher Staatsstraße mit einer Verzweigung von Kirchhundem nach Oberhundem bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 350.)

80) Allerh. Erlaß v. 3. Juli 1850, betr. die der Gemeinde Barmen in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Straße von Scheuren nach Schaumlöffel bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 353.)

81) Allerh. Erlaß v. 6. Juli 1850, betr. die Bewilligung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung des in dem Landsberger Kreise belegenen Theils der Straße von Küstrin über Neudamm und Pyritz nach Stettin. (G. S. 1850 S. 354.)

82) Allerh. Erlaß v. 15. Juli 1850, betr. das der Gemeinde Helden verliehene Recht zur Erhebung von Chausseegeld auf der Straße von Helden nach Oberveischede.
(G. S. 1850 S. 363.)

83) Allerh. Erlaß v. 15. Juli 1850, betr. die in Bezug auf den Ausbau der Gemeinde-Chaussee von Derschlag über Nespen nach Rothenmühle mit einer Zweigchaussee von Nespen nach Brüchermühle bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 366.)

84) Allerh. Erlaß v. 15. Juli 1850, betr. die in Bezug auf den Ausbau der Gemeinde-Chaussee von der Köln-Frankfurter Staats-Straße bei Warth durch das Siegthal über Eitorf, Herchen und Dattenfeld bis zum Anschluß an die Wiehlmünden-Rother Gemeinde-Chausse bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 367.)

85) Allerh. Erlaß v. 22. Juli 1850, betr. die der Gemeinde Broich in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von der Aachen-Crefelder Bezirksstraße zu Birk über Euchen nach der Aachen-Kölner Staatsstraße bei Vorweiden mit einer Verzweigung von Euchen nach Neusee bewilligten fiskalischen Vorrechte.
(G. S. 1850 S. 368.)

86) Allerh. Erlaß v. 29. Juli 1850, betr. die in Bezug auf den Bau einer Chaussee von der Arnsberg-Vererunger Straße bei Bredelar über Madfeld, Bleiwäsche, Wünnenberg und Haaren nach Salzkotten bewilligten fiskalischen Vorrechte.
(G. S. 1850 S. 369.)

87) Allerh. Erlaß v. 29. Juli 1850, betr. die der Oschersleben-Hornhäuser Chausseebau-Gesellschaft und den betheiligten Gemeinden in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Straße von Oschersleben bis zur Braunschweigischen Grenze zum Anschlusse an die von Schöningen nach Braunschweig führende Chaussee bewilligten fiskalischen Vorrechte.
(G. S. 1850 S. 371.)

88) Allerh. Erlaß v. 29. Juli 1850, betr. die in Bezug auf den Fortbau der Gemeinde- und Forstchaussee von der Rheinischen Eisenbahn bei Langerwehn durch das Wenauer Thal über Schevenhütte bis zur Düren-Montjoiner Bezirksstraße bei Hürtgen bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 396.)

89) Allerh. Erlaß v. 18. Sept. 1850, betr. die in Bezug auf den Ausbau der Gemeinde-Chaussee von Bensberg über Dürscheid nach Wipperfürth bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 419.)

90) Allerh. Erlaß v. 23. Sept. 1850, betr. die in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Verbindungsstraße zwischen Ziegenhals und der Kaiserl. Oesterreichischen Chaussee bei Niclasdorf in der Richtung nach Freiwaldau durch die Stadtgemeinde Ziegenhals bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1850 S. 501.)

91) Allerh. Erlaß v. 14. Okt. 1850, wegen Bewilligung des Rechts zur Erhebung eines Chausseegeldes auf der zu erbauenden Chaussee von Czarnikau nach Schönlanke. (G. S. 1850 S. 490.)

92) Allerh. Erlaß v. 25. Nov. 1850, betr. die Anwendung der dem Chausseegeldtarife vom 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Polizeivergehen auf die Prenzlau-Boitzenburger Chaussee. (G. S. 1850 S. 515.)

93) Allerh. Erlaß v. 23. Dec. 1850, betr. die Anwendung der dem Chausseegeldtarife v. 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Polizeivergehen auf die Zehdenik-Templiner Chaussee. (G. S. 1851 S. 4.)

94) Allerh. Erlaß v. 23. Dec. 1850, betr. die Bewilligung der Chausseegelderhebung und der fiskalischen Vorrechte zur Gewinnung der Chaussee-Unterhaltungs-Materialien in Bezug auf die von dem Grafen zu Dohna erbaute Chaussee zwischen Kotzenau und Neisigt. (G. S. 1851 S. 4.)

95) Allerh. Erlaß v. 23. Dec. 1850, betr. die Bewilligung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Spremberg über Muskau und Niesky nach Görlitz. (G. S. 1851 S. 9.)

96) Allerh. Erlaß v. 3. Febr. 1851, betr. die dem Grafen Johann Gustav Saurma und dessen Besitznachfolgern in der Herrschaft Jeltsch zugestandene Chausseegelderhebung auf der Grenze des Ohlauer Stadtterrains über Bergel, Ottag und Jeltsch bis zur Laskowitzer Feldgrenze, so wie die demselben in Beziehung auf die Unterhaltung dieser Chaussee bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1851 S. 16.)

97) Allerh. Erlaß v. 3. Febr. 1851, betr. den Bau einer Chaussee von Anholt bis zur Niederländischen Grenze in der Richtung von Dieʒperlo und die Verleihung des Rechts zur Erhebung des Chausseegeldes und der fiskalischen Gerechtsame für dieselbe. (G. S. 1851 S. 21.)

98) Allerh. Erlaß v. 17. Febr. 1851, betr. die Bewilligung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Neusalz nach Freistadt. (G. S. 1851 S. 22.)

99) Allerh. Erlaß v. 24. Febr. 1851, wegen Verleihung des Rechts der Chausseegelderhebung auf der Aktien-Chaussee von Königswusterhausen über Buchholz nach Lübben. (G. S. 1851 S. 29.)

100) Allerh. Erlaß v. 10. März 1851, betr. die der Gemeinde Velbert in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von Velbert über Heiligenhaus nach Hofermühle zur Ratingen-Wülfrather Gemeinde-Chaussee bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1851, S. 65.)

101) Allerh. Erlaß v. 30. April 1851, betr. die der Stadt Berlin auf den Bau und die Unterhaltung der Kunststraße vom Rosenthaler Thore bei Berlin über den Gesundbrunnen Reinickendorf zum Anschlusse an die Berlin-Strelitzer Chaussee bewilligten fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1851 S. 311.)

102) Allerh. Erlaß v. 30. April 1851, betr. die Chausseegelderhebung auf der Chaussee von Stolz nach Zepenow. (G. S. 1851 S. 311.)

103) Allerh. Erlaß v. 30. April 1851, betr. die Bewilligung der fiskalischen Rechte für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von der Colonie Tannenberg hinter Langenbielau über Weigelsdorf und Habendorf bis zur Einmündung der Nimptsch-Gnadenfrei-Reichenbacher Chaussee in die Reichenbach-Frankensteiner Chaussee bei Peilau. (G. S. 1851 S. 360.)

104) Allerh. Erlaß v. 30. April 1851, betr. die Chausseegelderhebung auf der Communal-Chaussee von Mettnich nach Tholey und die Anwendung der dem Chausseegeldtarife v. 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen auf der gedachten Chaussee. (G. S. 1851 S. 361.)

105) Allerh. Erlaß v. 12. Mai 1851, betr. die Chausseegelderhebung auf der Chaussee von Spandau in der Richtung auf Schönwalde. (G. S. 1851 S. 403.)

106) Allerh. Erlaß v. 4. Juni 1851, betr. die Bewilligung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Jauer nach Goldberg. (G. S. 1851 S. 411.)

107) Allerh. Erlaß v. 24. Mai 1851, betr. die Bewilligung der fiskalischen Vorrechte u. s. w. an die Wittstock-Zernitzer Chaussee-Bau-Gesellschaft. (G. S. 1851 S. 439.)

108) Allerh. Erlaß v. 4. Juni 1851 wegen Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung auf der Kreis-Chaussee von Culm über Grubno und Stollno nach der Graudenz-Thorner Straße. (G. S. 1851 S. 457.)

109) Allerh. Erlaß v. 4. Juni 1851, betr. die dem Geh. Regierungs-Rathe Gr. v. Dönhoff, als Unternehmer der Prämien-Chaussee von Königsberg in Preußen nach Uderwangen, verliehene Befugniß zur Erhebung des Chausseegeldes auf dieser Straße. (G. S. 1851 S. 460.)

110) Allerh. Erlaß v. 11. Juni 1851, betr. die Genehmigung der fiskalischen Vorrechte in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Frankenstein-Wilhelmsthaler Chaussee. (G. S. 1851 S. 461.)

111) Allerh. Erlaß v. 9. Juli 1851, betr. die der Gemeinde Kirchworbis in Beziehung auf den Bau der Straße zwischen Worbis und der Berlin-Kasseler Chausse verliehenen fiskalischen Vorrechte. (G. S. 1851 S. 482.)

112) Allerh. Erlaß v. 9. Juli 1851, betr. die Erhebung eines Wegegeldes auf der Ruhr-Medebacher Provinzialstraße. (G. S. 1851 S. 583.)

113) Allerh. Erlaß v. 23. Juli 1851, betr. die den Gemeinden Brüggen und Born in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Boisheim in der Richtung auf Roermonde über Brüggen bis zur Niederländischen Grenze bei Schwalmen bewilligten fiskalischen Rechte. (G. S. 1851 S. 592.)

114) Allerh. Erlaß v. 29. Juli 1851, betr. die Anwendung der dem Chausseegeldtarife v. 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Polizeivergehen auf der Chaussee von Niesky in der Oberlausitz bis zur K. Sächsischen Grenze bei Neuselwitz. (G. S. 1851 S. 596.)

115) Allerh. Erlaß v. 25. Aug. 1851, betr. die Chausseegelderhebung auf den fertigen Strecken der Chaussee von Brandenburg nach Rathenow, so wie die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für diesen Chausseebau. (G. S. 1851 S. 611.)

116) Allerh. Erlaß v. 3. Juli 1851 betr. das den Kommunalständen Neuvorpommerns bewilligte Recht der Chausseegeld-Erhebung auf einigen von ihnen erbauten Chausseen. (G S. 1851 S. 704.)

117) Allerh. Erlaß v. 17. Sept. 1851, betr. die in Bezug auf den chauseemäßigen Ausbau der Straße an dem Landungsplatze bei Schwusen im Kreise Glogau nach Schlichtingsheim bis zur Glogau-Posener Chaussee bewilligten fiskal. Vorrechte (G. S. 1851 S. 706.)

118) Allerh. Erlaß v. 23. Okt. 1851, betr. die Chausseegeld-Erhebung auf der Straßenstrecke von der Erfurt-Gothaer Chaussee bei Erfurt über Hochheim bis zur Herzoglich Sachsen-Gothaischen Landesgrenze. (G. S. 1851 S. 717.)

119) Allerh. Erlaß v 23. Okt. 1851, betr. die Erhebung des Chausseegeldes auf der Chausseestrecke von Grünberg in der Richtung auf Wittgenau für eine halbe Meile. (G. S. 1851 S. 718.)

120) Allerh. Erlaß v. 29. Nov. 1851, betr. die Erhebung des Chausseegeldes auf den Chausseen von Montjoie über Höven und Schöneseiffen nach Schleiden und vom Dorfe Herhahn über Dreiborn nach Schöneseiffen. (G. S. 1852 S. 24.)

121) Allerh. Erlaß v. 5. Dec. 1851, betr. die Verbindung der fiskal. Vorrechte für den Bau der Chaussee von Schleiden-Schmidtheimer Chaussee bei Roder über Marmagen und Urft nach Dahlbenden. (G. S. 1852 S. 25.)

122) Allerh. Erlaß v. 17. Dec. 1851, betr. die Chausseegeld-Erhebung auf der Gemeinde-Chaussee von der Aachen-Krefelder Bezirksstraße in Heinsberg über Wasserberg bis zur Aachen-Krefelder Bezirksstraße bei Erkelenz mit einer Zweigstraße von Wasserberg zur Niederländischen Grenze, sowie die Verleihung des Expropriations-Rechts für diese Chausseen. (G. S. 1852 S. 27.)

123) Allerh. Erlaß v. 17. Dec. 1851, betr. die Chausseegeld-Erhebung auf der Straße von Erkelenz über Wegberg, Niederkrüchten, Brüggen und Kaldenkirchen nach Straelen. (G. S. 1852 S. 28.)

124) Allerh. Erlaß v. 17. Dec. 1851, betr. die Verleihung des Rechts zur Chausseegeld-Erhebung auf der Kreis-Chaussee von Dillingen bis zur Hannoverschen Grenze in der Richtung auf Hunteburg. (G. S. 1852 S. 29.)

125) Allerh. Erlaß v. 7. Jan. 1852, betr. die der Gemeinde Ranis in Bezug auf den chausseemäßigen Ausbau der Gemeinde-Chaussee von Ranis bis zur Saalfeld-Pösneker Staatsstraße bei Crölpa verliehenen fiskal. Vorrechte. (G. S. 1852 S. 41.)

126) Allerh. Erlaß v. 23. Febr. 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte und die Ertheilung der Berechtigung zur Erhebung eines Chausseegeldes für die Straße von Suhl längs des Haselgrundes nach Ellingshausen. (G. S. 1852 S. 69.)

127) Allerh. Erlaß v. 1. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte 2c. für den Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Cöln-Frankfurter Staatsstraße in Weyerbusch über Flamersfeld und Horhausen bis zur Neuwied-Dierdorfer Aktien-Chaussee von Heddesdorf. (G. S. 1852 S. 71.)

128) Allerh. Erlaß v. 1. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte rc. für den Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Brilon-Almer Provinzial-Chaussee bei Nieder-Alme über Büren und Steinhausen nach dem Bahnhofe in Gesele. (G. S. 1852 S. 72.)

129) Allerh. Erlaß v. 10. März 1852, betr. die Verleihung des Chausseegeld-Erhebungsrechts und der fiskal. Vorrechte in Bezug auf den Ausbau der Gemeinden-Chaussee von Cochem an der Mosel über Landkern bis zur Trier-Coblenzer Staatsstraße bei Kaisersesch. (G. S. 1852 S. 77.)

130) Allerh. Erlaß v. 10. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte in Bezug auf die Gemeinde-Chaussee von der Moselfähre bei Mühlheim über Monzelfeld bis zur Trier-Mainzer Staatsstraße zwischen Longcamp und dem stumpfen Thurm. (G. S. 1852 S. 78.)

131) Allerh. Erlaß v. 10. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte rc. für den Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Cöln-Frankfurter Staatsstraße in Kirchnig über Asbach nach der Bendorf-Unkeler Straße in Linz. (G. S. 1852 S. 79.)

132) Allerh. Erlaß v. 12. März 1852, betr. die in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von Bneskow nach Fürstenwalde bewilligten fiskal. Vorrechte. (G. S. 1852 S. 80.)

133) Allerh. Erlaß v. 17. März 1852, betr. den Bau einer Aktien-Chaussee von der Coblenz-Lütticher Bezirksstraße bei Mayen über Plaidt bis zur Cöln-Mainzer Staatsstraße in Andernach an den Netterhöfen in der Richtung auf Neuwied, und die Verleihung der fiskal. Vorrechte, sowie des Chausseegeld-Erhebungsrechtes an die betr. Aktiengesellschaft. (G. S. 1852 S. 84.)

134) Allerh. Erlaß v. 17. März 1852, betr. die Verleihung des Rechtes zur Erhebung des tarifmäßigen Chausseegeldes auf der Gemeinde-Chaussee von der Trier-Saarlouiser Bezirksstraße bei Befingen über Haustadt und Reinsbach bis an die Trier-Straßburger Staatsstraße. (G. S. 1852 S. 101.)

135) Allerh. Erlaß v. 17. März 1852, betr. die in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Gemeinde-Chaussee von der Zell-Gödenrother Bezirksstraße bei Löffelscheid über Cappel nach Kirchberg den betr. Gemeinden bewilligten fiskal. Vorrechte. (G. S. 1852 S. 102.)

136) Allerh Erlaß v. 17. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte, sowie des Chausseegeld-Erhebungsrechts für den Bau der Chaussee von Eschbach über Immekappel bis zur Engelskirchen-Wippenfürther Gemeinde-Chaussee bei Lindlar. (G. S. 1852 S. 103.)

137) Allerh. Erlaß v. 24. März 1852, betr. die in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Guben nach Cottbus bewilligten fiskal. Vorrechte. (G. S. 1852 S. 104.)

138) Allerh. Erlaß v. 24. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte rc. zum Ausbau einer Gemeinde-Chaussee von Trarbach nach Irmenach und einer Zweigstraße von dieser letzteren über Starkenburg nach Enkirch. (G. S. 1852 S. 105.)

139) Allerh. Erlaß v. 24. März 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte und des Rechts zur Erhebung des Chausseegeldes für die Gemeinde-Chaussee von der Coblenz-Trierer Staatsstraße in der Quint über Biesfeld, Eisenschmitt und Manderscheid bis zur Bezirksstraße in Daue. (G. S. 1852 S. 113.)

140) Allerh. Erlaß v. 7. April 1852, betr. die Verleihung der fiskal. Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Landsberg a. d. W. bis zur Grenze des Landsberger Kreises. (G. S. 1852 S. 142.)

141) Allerh. Erlaß v. 7. April 1852, betr. den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Dünwald über Odenthal und Altenberg nach Dabringhausen und die Verleihung, der der fiskal. Vorrechte und des Chausseegeld-Erhebungsrechtes für denselben. (G. S. 1852 S. 193.)

142) Allerh. Erlaß v. 7. April 1852, betr. die Verleihung des Chausseegeld-Erhebungsrechtes und der fiskal. Vorrechte in Bezug auf den Ausbau einer Gemeinde-Chaussee von der Kochem-Kaisersescher Kommunal-Chaussee unweit Landkern über die sogen. Schöne-Aussicht bis zu den Schieferbrüchen bei Müllenbach. (G. S. 1852 S. 194.)

143) Allerh. Erlaß v. 7. April 1852, betr. den Bau einer Gemeinde-Chaussee von der Düren-Eschweiler Aktienstraße bei Düren über Niederau, Creuzau und Nideggau nach Gemünd und die Verleihung der fisk. Vorrechte, sowie des Rechtes zur Erhebung des tarifmäßigen Chausseegeldes für denselben. (G. S. 1852 S. 195.)

Dritter Abschnitt.
Von dem Bau und der Unterhaltung der Kunststraßen.

Vorbemerkung.

Der vorliegende Abschnitt zerfällt in sieben Kapitel, nämlich:

1) von den Bestimmungen, welche die Verpflichtung zur Abtretung von Grund und Boden für den Chausseebau und die Geldentschädigung dafür betreffen;
2) von der Verpflichtung der Grundbesitzer zur Verabreichung von Chausseebau-Material;
3) von der Verpflichtung zu Hülfsdiensten beim Bau und bei der Unterhaltung der Chausseen;
4) von den technischen Grundsätzen in Betreff des Neubaues und der Unterhaltung der Kunststraßen;
5) von den Baumpflanzungen an den Chausseen und den Einnahmen aus solchen;
6) von den Bestimmungen, welche das Geschäftsverfahren bezüglich des Baues und der Unterhaltung der Kunststraßen betreffen;
7) von den polizeilichen Vorschriften in Bezug auf die Ausführung von Chaussee-Arbeiten.

Der Darstellung der den erwähnten einzelnen Abtheilungen angehörigen gesetzlichen und administrativen Vorschriften sind indeß die für einige Landestheile in Ansehung des Chausseebaues ergangenen besonderen Gesetze voranzustellen, indem es sich für den praktischen Gebrauch empfiehlt, diese V., deren einzelne Bestimmungen unter verschiedene der oben bezeichneten und unter anderweitige Gesichtspunkte fallen, im ungetrennten Zusammenhange mitzutheilen und demnächst von den betr. einzelnen Abschnitten darauf zurück zu verweisen.

Diese Spezial-Gesetze sind folgende:

I. Für die Kurmark.

Ed. v. 18. April 1792, über die Verbindlichkeiten der Unterthanen in der Churmark, in Ansehung des Chausseebaues, wie sie deshalb zu entschädigen sind, und was sonst dabei beobachtet werden soll.

Wir Friedrich Wilhelm 2c. 2c. thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß, da von Uns, seit dem Antritt Unserer Reg., auch darauf Unsere landesväterliche Fürsorge gerichtet gewesen, daß zum Besten Unserer getreuen Unterthanen, ingleichen der fremden Handelsfuhrleute und Reisenden, statt der bisher so sehr vernachlässigten Landstraßen, ordentliche Chaussees in etlichen Unserer Provinzen angelegt worden, Wir Uns Allerhöchst entschlossen haben, eine gleiche Wohlthat Unserer Churmark angedeihen, und den Anfang mit einer Chaussee von Berlin bis Potsdam machen zu lassen. Damit nun Unsere getreuen Unterthanen von den ihnen deshalb obliegenden Verbindlichkeiten, und in welcher Maaße solche von ihnen gefordert werden sollen, auch zugleich von Unsern landesväterlichen Gesinnungen unterrichtet werden; so haben Wir dieserhalb folgende Vorschriften zu geben nöthig gefunden.

§. I. Der Chausseebau kann nur nach und nach fortgeführet werden; daher müssen die öffentl. Landstraßen von denen, welchen es obliegt, hergestellt und ordentlich unterhalten werden, worauf Unser Generaldirektorium durch die ihm untergeordneten Behörden ernstlich und mit Nachdruck zu halten, besonders aber die Landräthe zu der ihnen deshalb obliegenden Schuldigkeit anzuhalten hat.

§. II. Da nach der fast allgemein hergebrachten und besonders in der Churmark eingeführten Observanz alle Städte, Flecken und Dörfer die Wege und Brücken auf ihren Feldmarken in gutem Stand zu setzen und zu erhalten verbunden sind, und in der Regel kein Besitzer der an die Landstraßen grenzenden Grundstücke davon befreiet ist, es wäre denn, daß er eine Befreiung rechtlicher Art nach erhalten, oder ihm eine größere Verbind-

lichkeit auf gleiche Art auferlegt worden; so haben Wir diese Observanz, nicht nur in Rücksicht der bisherigen Wege, sondern auch als Regel in Absicht der Chaussees, so lange bestätigen wollen, bis in dem Churmärkischen Provinzialgesetzbuch hierüber ein näheres bestimmet worden.

Weil aber diese Anlagen sehr kostbar sind; so verlangen Wir von den Gerichtsobrigkeiten und Unsern übrigen, zu den Wegeerhaltungen verpflichteten Unterthanen, nur den verhältnißmäßigen Beitrag, den sie zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden sind, in so fern Wir Uns nicht, wie bisher bei dem Chausseebau von Berlin bis Potsdam geschehen, wenn die übrigen Staatsausgaben es erlauben, ferner entschließen sollten, auch hierin Unsere Vasallen und Unterthanen zu erleichtern.

§. III. Zu Bestimmung des erwähnten verhältnißmäßigen Beitrages, der Art und Weise, wie derselbe geschehen soll, auch der Abtretung der erforderlichen Grundstücke und der dafür zu gebenden Entschädigung, der Wasserableitungen und der sonst vorkommenden Fälle, werden Wir jedesmal eine besondere Kommission ernennen, und haben für jetzt zu dem Chausseebau von Berlin bis Potsdam eine gemeinschaftliche Kommission von Landwirthschafts- und Bauverständigen aus Unserer Churmärkischen Kammer und Unserer General-Chausseebau-Intendantur angeordnet.

§. IV. So wie von dieser Kommission bestimmet wird, wie die Chaussee anzulegen und weiter fortzuführen ist, welche Dienste zu leisten und welche Wasserableitungen erforderlich sind, so bestimmt sie auch die Entschädigungen.

Wenn einer oder der andere Unserer Unterthanen sich dabei beschwert zu sein erachtet; so steht ihm frei, das Nöthige bei Unserer Churmärkschen Kammer, allenfalls Unserm Generaldirektorio nachzusuchen.

§. V. Damit indessen der Chausseebau nicht aufgehalten, auf der andern Seite aber Unsern Unterthanen die einmal vorgeschriebenen gerichtlichen Wege nicht abgeschnitten werden; so bestätigen Wir die V. des §. 30. des Regl. v. 19. Juni 1749 [1]) dergestalt, daß die von der Kommission und der ihr vorgesetzten Behörde verordneten Dienste, Abtretungen an Grund und Boden und so weiter, zwar ohne Verzug geschehen, den sich wegen der Entschädigung beschwert haltenden aber, falls sie sich bei den Verfügungen Unserer Churmärkschen Kammer, und den hiernächst von Unserm Generaldirektorio ertheilten V. nicht beruhigen wollten, die gerichtliche Entscheidung bei Unserm Hof- und Kammergericht, oder, in so fern der Fall in der Altmark eintreten sollte, bei Unserm dortigen Obergericht offen bleiben soll.

§. VI. In Ansehung der Wasserableitungen wollen Wir, daß, wo Graben und Wasserableitungen bereits reguliret sind, es bei dem §. 6 des Ed. v. 6. Juli 1773 [2]) sein Bewenden behalte.

§. VII. Wenn aber Behufs des Chausseebaues neue Graben und Wasserableitungen gemacht werden sollen; so muß zwar der unterhalb belegene leiden, daß solche auf seinem Grund und Boden angelegt werden, die Kosten aber sowohl der Anlage als Unterhaltung und der Verlust am Flächeninhalt des Grundes und Bodens, sollen von Unserer Chausseebau-Kasse getragen werden.

Wer die Graben oder Wasserleitungen verdirbt, muß sie, unter Anweisung der Chausseebau-Direktion, in der von derselben zu bestimmenden Zeit wieder herstellen, nach deren Ablauf sollen solche sofort auf seine Kosten von gedachter Direktion wieder in Stand gesetzt und auf deren Berechnung die Gelder von ihm durch den Kreislandrath mittelst der promptesten Exekution beigetrieben, der Beschädiger auch noch außerdem mit einem bis vier Reichsthalern Geldstrafe zum Besten der Chausseebau-Kasse bestraft werden.

Uebrigens muß die Commission sich möglichst mit den Interessenten zu vereinigen suchen, daß sie entweder gegen eine einmalige oder jährliche bestimmte Vergütigung die Unterhaltung der Wasserableitungen übernehmen, jedoch hat die Kommission, besonders bei einer einmaligen Vergütigung, darauf zu sehen, daß der Uebernehmer einer solchen Verbindlichkeit sie rechtsbeständig eingehen könne, und daß das Grundstück, worauf eine solche Verbindlichkeit übernommen wird, hinreichende Sicherheit gewähre, auch diese Verbindlichkeit als eine dingliche Verpflichtung im Grund- und Hypothekenbuch eingetragen werde.

§. VIII. Die Chaussee soll mit Inbegriff der Seitengraben vier Rheinländische Ruthen breit sein. Die ernannte Kommission bestimmt, ohne allen Widerspruch und Berufung der Interessenten auf gerichtliche Entscheidungen, die Direktionslinie. Wenn die bisherige Breite der Landstraße nicht vier Rheinländische Ruthen hat; so sind die

---

[1]) Vergl. dies Regl. in Mylius C. C. M. Cont. IV. S. 163 Nr. 66 und in Rabe's Samml. Bd. I. Abth. 2. S. 232.

[2]) Dies Ed. ist antiquirt durch das neuere Vorfluths-Gesetz v. 15. Nov. 1811.

benachbarten Grundbesitzer schuldig und verbunden, so wie es für den Chausseebau am besten ist, das Fehlende zu dieser Breite von ihren Grundstücken abzutreten, und sich mit der, sowohl dieserhalb, als auch wegen der auf jeder Seite des Chausseegrabens, nach §. XXI. Nr. 1., nicht zu beackernden nächsten Breite von zwei Fuß, festzusetzenden Entschädigung zu begnügen.

§. IX. Da auf eine gerade Direktionslinie der Chaussee vorzüglich Rücksicht genommen werden muß, so können die angrenzenden Grundbesitzer auch in diesem Falle, und wenn selbst eine ganz neue Straße angelegt und die alte verlassen werden müßte, sich nicht weigern, den hierzu erforderlichen Grund und Boden, es sei an Acker, Wiesen, Hütung oder Holzung, gegen Vergütigung abzutreten.

§. X. Eine gleiche Verbindlichkeit liegt den Unterthanen ob, wenn sich auf ihren Grundstücken Kies, Sand und Steine finden, und solche zu dem Chausseebau gebraucht werden. Jedoch kann kein Chausseebedienter wider Willen des Eigenthümers eher nach Kies, Sand und Steinen graben lassen, bis nicht nach den §§. II. und III. die Sache wenigstens von der Kommission entschieden worden.

§. XI. Wegen der Fuhren und Dienste, welche diejenigen Grundbesitzer, denen die Ausbesserung der Landstraßen aufliegt, verhältnißmäßig zu dem Chausseebau zu thun verbunden sind, soll die Kommission mit Zuziehung des Landraths eine Repartition der sowohl unentgeldlich als gegen Bezahlung zu leistenden Dienste und Fuhren anfertigen, die Bezahlung bestimmen und die solchergestalt eingerichtete Repartition Unserer Kurmärkschen Kammer zur Genehmigung einreichen; wogegen jedoch den Interessenten die §. V. vorgeschriebenen Instanzen unversagt bleiben.

§. XII. Wenn nicht besondere Observanzen oder andere in der Lokalität, dem eigenen künftigen Vortheil der Unterthanen und der Billigkeit liegende Gründe vorhanden sind; so sollen diese Fuhren und Dienste niemals weiter als von denen Gemeinen gefordert werden, welche bis auf eine Meile von dem Bauplatze entfernt wohnen.

§. XIII. Die Dienste und Fuhren werden nach der von Unserer Kurmärkschen Kammer genehmigten §. XI. erwähnten, dem Kreislandrath zuzufertigenden Repartition, von diesem, auf jedesmalige Requisition der General-Chausseebau-Intendantur, ausgeschrieben.

§. XIV. Bei der Ausschreibung der Fuhren und Dienste muß sorgfältig dahin gesehen werden, daß die hierzu Verpflichteten in dem Betrieb ihrer eigenen Wirthschaft nicht gehindert werden. Dieserhalb sollen sie in jeder Saatzeit zu vier Wochen, der Heuerndte zu vierzehn Tagen, und in der großen Erndte zu sechs Wochen gerechnet, von diesen Fuhren und Diensten befreiet bleiben.

§. XV. Damit auch die von Uns zu ernennenden Kommissarien, so viel als möglich ist, eine bestimmte Anweisung erhalten und jedes Mißtrauen von ihnen entfernt werde; so verordnen Wir, daß sie sich nach folgenden Grundsätzen richten sollen. Bei Bestimmung der Direktionslinie der Chaussee müssen die Kommissarien, wenn diese Linie von der bisherigen Landstraße abweicht, die Interessenten zuziehen, und die einzelnen Grundstücke, welche von verschiedenen Besitzern abgetreten werden müssen, jedes besonders durch drei vereidete, in dem Kreise zu solchen Taxen gewöhnlich gebraucht werdende Sach- und Wirthschaftsverständige aus der Gegend, abschätzen und durch vereidete Landmesser vermessen lassen.

Uebrigens bedarf es der Zuziehung des Ortsrichters zu dieser Taxe nur alsdann, wenn von den Interessenten darauf angetragen wird.

§. XVI. Von diesen Grundstücken muß demnächst ein Plan und Vermessungsregister angefertiget, und darin sowohl die Beschaffenheit und Lage derselben, als auch die Namen der Besitzer verzeichnet werden.

§. XVII. Ist die so viel irgend möglich in gerader Linie fortzuführende Direktionslinie bestimmt; so müssen die abzutretenden Grundstücke ausgepfählt, und den Interessenten muß sogleich alle fernere Benutzung derselben untersagt, der alte Weg aber, so lange es nöthig ist, annoch zur Passage conservirt werden.

§. XVIII. Alsdann haben die Kommissarien die Entschädigung der Unterthanen zu reguliren. Bei diesem Geschäfte müssen sie, ohne sich durch ungegründete Widersprüche und unbillige Forderungen irre machen zu lassen, nach der Billigkeit verfahren, und soviel nicht etwa durch Lokalumstände unmöglich wird, folgende Grundsätze beobachten.

1) Bleibt die Chaussee in der alten Straße, und hält solche nicht nach der neuen Direktionslinie vier Rheinländische Ruthen in der Breite; so sind die angrenzenden Grundbesitzer, so wie es für die Chaussee am besten und bequemsten ist, verbunden, so viel, als an dieser Breite fehlt, von ihren Grundstücken gegen Entschädigung abzutreten. Es macht auch keine Ausnahme, wenn gleich bewiesen werden könnte, daß ein angrenzender Grundbesitzer von der alten Straße etwas in ungestörtem

Besitz und Gebrauch haben sollte, indem Wir solches, zu Vermeidung weitläuftiger Prozesse, lieber übersehen wollen.

2) Ist aber die alte Straße breiter als vier Rheinländische Ruthen; so soll dieser Ueberrest planirt, urbar gemacht und daraus zuvörderst die Entschädigung des abtretenden Grundbesitzers, nach geschehener Abschätzung, soweit es möglich, nöthig und hinreichend ist, genommen werden.

3) Kann der Abtretende hieraus nicht, dagegen von seinem Nachbar entschädiget, und dieser wieder durch den Ueberrest der alten Straße befriediget werden; so muß hiernach die Ausgleichung geschehen.

4) Kann auf diese Art die Entschädigung nicht erfolgen, so muß solches, wo möglich aus Gemeinplätzen geschehen, und die Gemeine kann dafür keine Entschädigung verlangen, wenn sie sonst diesen Platz ohne Nachtheil missen kann.

5) Sollte es die Lokalität erlauben, daß die Abfindung von Unsern Domainenstücken ohne Nachtheil geschehen könnte; so wollen Wir solche dazu unentgeldlich hergeben.

6) Bei der Naturalentschädigung muß den Interessenten aus der alten Straße, oder wo solches ohne Nachtheil der Gemeine geschehen kann, aus Gemeinplätzen, oder, mit gleicher Voraussetzung, aus Unsern Domainengründen eben so viel als sie verloren haben, oder bei verschiedener Güte des Bodens, nach richtiger Abschätzung und Classification so viel zugemessen werden, daß sie völlig entschädiget werden.

7) Vorzüglich ist darauf zu sehen, daß contributions- und zehendpflichtige Grundstücke, oder solche, die von der Chaussee der Länge nach durchschnitten werden, deren Verlust also beträchtlich ist, in natura vergütiget werden.

8) Außer der Entschädigung des Flächeninhalts wird demjenigen, welcher Acker zur Chaussee hergiebt, und ein Aequivalent an Grundstücken erhält, auch noch die entzogene Nutzung von der Zeit der im §. XVII. vorgeschriebenen Auspfählung an bis zur Uebergabe der neuen, und wenn er keine Grundstücke wieder bekommt, bis zur Bezahlung der Entschädigungssumme, nach Verhältniß der Güte des Ackers und der Lokalität erstattet.

9) Kann die Entschädigung nicht in natura erfolgen, so muß solches in Gelde geschehen, und der Abtretende dieses annehmen. Die auf dem abzutretenden Grunde und Boden haftenden Lasten, es sei an Contribution, Zehenden, Pächten, Zinsen und andern Oneribus, werden so wie der Ertrag des abzutretenden Grundstückes, mit vier pro Cent zu Kapital gerechnet, weil der Grundbesitzer diese Abgaben, des Verlusts des Grundstücks ohnerachtet, ferner übernehmen muß. Hiernach erfolgt also die baare Vergütigung.

Wenn die Vergütigung zum Theil in natura, zum Theil in Gelde geschehen muß: so haben gleiche Grundsätze statt.

Von allen diesen Veränderungen und Entschädigungen muß die Kommission, bei eigener Verantwortung, dem Richter, unter dessen Gerichtsbarkeit das Grundstück liegt, sobald die Sache berichtiget ist, umständliche schriftliche, jedoch unentgeldliche Nachricht geben, dieser aber die vorgefallenen Veränderungen ebenfalls unentgeldlich ins Grund- und Hypothekenbuch eintragen.

10) Werden auf Privat-Grund und Boden Steinbrüche, Sand- oder Kiesgruben angelegt; so muß der hierzu gebrauchte Fleck dem Eigenthümer entweder in natura oder in Gelde vergütiget werden, oder wenn es möglich ist, selbigen wieder zu planiren, so muß dieses geschehen, und erhält der Eigenthümer alsdann nur eine Vergütigung für den Ausfall an der Nutzung und den taxmäßigen Werth der Materialien, wenn die General-Chausseebau-Intendantur-Kommissarien sich darüber mit dem Besitzer nicht vereinigen können.

Diese taxmäßige Vergütigung fällt aber bei gewöhnlichen Feldsteinen, Sand und Kies weg; es wäre denn, daß durch deren Wegschaffung der Grund und Boden verschlimmert worden, oder dem Besitzer sonst ein wirklicher Schade oder gegründeter Verlust verursacht wird.

11) Wenn es zum Transport der Materialien nothwendig ist, neue Wege über Privat-Grundstücke zu machen, so müssen die Besitzer sich solches gegen Entschädigung gefallen lassen.

12) Die Vergütigung der in der Chaussee abgehauenen Bäume geschieht nach einer eidlichen Taxe.

13) Die Abgaben von den Gerichtsstücken bleiben dieselben, die Entschädigung geschehe in Gelde oder in natura, weil sie im letztern Falle auf das neue Grundstück übergehen, im erstern Falle aber als Zinsen zu Kapital geschlagen sind. Die Steuer-Katastra dürfen daher nicht verändert werden; jedoch ist in denselben, zu Vermeidung etwaniger Irrungen, bei den eingezogenen Pertinenzien die Natural- oder

Geldentschädigung nachrichtlich zu bemerken, und muß die Kommission dem Landrath des Kreises hiervon umständlich Nachricht geben, welcher bei eigener Verantwortung und zwar unentgeldlich schuldig ist, die Kreis-Kataſtra hiernach zu berichtigen.

14) Bei zehendbaren Grundstücken geht der Zehend entweder auf die Naturalentschädigung über, oder er wird bei geschehener Entschädigung an Gelde, nach Verhältniß des bisherigen Ertrages, auf ein fixirtes Quantum von Garben oder Getreide gesetzt, und dieses muß von den übrigen Grundstücken des Zehendpflichtigen mit entrichtet werden, da derselbe nach Nr. 9 auch dieserhalb entschädiget wird.

(Die ferneren Bestimmungen dieses §. (sub No. 15 Litt. a bis incl. 1) sind durch die V. v. 8. Aug. 1832 (s. unten) aufgehoben.)

§. XIX. Wegen der Aufsicht über die Chaussees und deren Unterhaltung behalten Wir Uns die nähere Bestimmung bevor.

§. XX. Damit jedoch Unsern Unterthanen die Unterhaltung der Chaussee nicht zu beschwerlich und kostbar werde; so soll ein hiernächst von Uns festzusetzendes Chausseegeld eingeführt werden, wobei auf denjenigen Unterthanen, welche zu dem Bau unentgeldliche Fuhren und Dienste geleistet haben, in Ansehung ihrer wirthschaftlichen Fuhren billige Rücksicht genommen werden soll.

§. XXI. (Dieser §. setzt die Strafen der Chaussee-Polizei-Uebertretungen fest und ist durch die neueren betr. Bestimmungen antiquirt.)

§. XXII. Die Chausseebau-Bedienten sind nur berechtiget, einen Contravenienten, den sie sofort betreffen, zu pfänden und nach dem Reglement die Strafe von ihm einzuziehen.

Kein Chausseebedienter darf sich wegen der Strafgelder mit dem Contravenientien vergleichen oder die Strafgelder gar an sich behalten. Geschieht dies, so soll ersterer das Empfangene doppelt erstatten, seinen Denunciantenantheil verlieren, und außerdem nach Befinden der Umstände mit Leibesstrafe oder selbst Verlust seines Dienstes bestraft werden.

Wie sich denn die Chaussee-Bedienten auch aller Plackereien gegen die Reisenden und der Chaussee angrenzenden Eingesessenen, bei ernstlicher, allenfalls der letzterwähnten Strafe, zu enthalten haben.

Wenn derjenige, welcher nach Vorstehendem eine Geldstrafe erlegt hat, von demjenigen Chaussee-Bedienten, welcher ihn betroffen, und die Strafe erhoben hat, einen Empfangschein verlangt, so muß der Chaussee-Bediente diesen Schein bei gleicher Strafe, als vor erwähnt worden, unweigerlich ausstellen.

§. XXIII. Wir befehlen allen und jeden Unserer Unterthanen und Fremden, weß Standes sie sein mögen, allen Unsern Militair- und Civil-Bedienten, Unserm General-Directorio und Justizdepartement, Unserer General-Chausseebau-Intendantur, Unserm Kammer- und Obergericht, Unserer Churmärkschen Krieges- und Domainen-Kammer und den von denselben abhängenden Behörden, sich hiernach allerunterthänigst zu achten, und soll dieses Edikt durch Unsere Churmärkische Kammer zu Jedermanns Wissenschaft durch den Druck und sonst gewöhnlichen Mittel bekannt gemacht werden.

Urkundlich ꝛc. Gegeben zu Berlin, den 18. April 1792.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

(N. C. C. T. IX. No. 36 de 1792 S. 933, Rabe's Samml. Bd. 2 S. 299.)

II. Für die Neumark.

Allerh. V. v. 15. Juni 1803 [1]), wodurch das (vorstehende) Ed. v. 18. April 1792 auf die Neumark ausgedehnt wird.

ꝛc. Da bei Ausführung dieses Chausseebaues verschiedene Streitigkeiten und Bedenklichkeiten vorgekommen, zu deren Entscheidung besonders aus dem Geschäfte selbst und der nothwendigen Verbindung der Privateigenthums-Rechte mit dem allgemeinen Besten abzuleitende gesetzliche Vorschriften nöthig sind, so findet Sr. K. Maj. Sich bewogen, zur Erreichung Dero landesväterliche Absicht jenes für die Kurmark ergangene Ed. v. 18. April 1792 auch auf die Neumark auszudehnen und dort ebenfalls überall als ein auch für diese Provinz und die daselbst anzulegenden oder vorkommenden Dammstraßen verbindliches Provinzialgesetz in Anwendung bringen zu lassen.

Höchstdieselben befahlen daher Dero Neumärkischen Reg. und Kriegs- und Domänen-Kammer hierdurch Allergnädigst, nicht nur von nun an bei Ausführung des Chausseebaues zwischen Cüstrin und Baltz und Entscheidung der schon vorgekommenen oder noch vorkommenden Fälle, sondern auch bei allen ferneren Chausseeanlagen in der Neumark die

---

[1]) Diese V. findet sich in den Sammlungen nicht abgedruckt. (Vergl. Rabe's Samml. Bd. 13 S. 562.)

Grundsätze und Vorschriften des Ed. v. 18. April 1792 überall in Anwendung zu bringen, zu dem Ende eine hinlängliche Anzahl Exemplare von mehrbemeldetem Ed. und von gegenwärtiger V., wodurch dasselbe auf die Neumark ausgedehnt worden, abdrucken zu lassen und durch die Zeitungen und Intelligenzblätter sowohl, als durch die Land- und Steuerräthe, Beamten und Magisträte öffentlich bekannt zu machen, und als gesetzliche Vorschrift zu Jedermanns Wissenschaft zu bringen. Signatum Berlin, den 15. Juni 1803.

Friedrich Wilhelm.

Mit Rücksicht auf die vorstehende Allerh. V. v. 15. Juni 1803 hat auch der Plenarbeschl. des Geh. Ob. Trib. v. 31. Jan. 1848 angenommen, daß das Ed. v. 18. April 1792 noch jetzt als ein auch für die Neumark verbindliches Provinzialgesetz besteht.

(Just. Min. Bl. 1848 S. 82[1]), Entsch. des Ob. Trib. Bd. 16 S. 52.)

III. Für die Grafschaft Mark.

Chaussee-Reglement v. 31. Mai 1796 für die Grafschaft Mark.

Wir Friedrich Wilhelm 2c. 2c. Nachdem Wir, zu mehrerer Aufnahme des Handels und Gewerbes Unserer getreuen Unterthanen in der Grafschaft Mark, vermöge Unserer landesväterlichen Sorge für deren Wohlfahrt, nicht allein allergnädigst resolvirt haben, statt der bisherigen schlechten, an einigen Orten fast unbrauchbar gewesenen Landstraßen, ordentliche Chausseen anlegen zu lassen, sondern auch dieses, in seiner Anlage und seinen Folgen eben so große als nützliche Werk bereits vor einigen Jahren angefangen und nunmehro größten Theils vollendet worden: so haben Wir, damit Unsere getreuen Unterthanen, sowohl von den ihnen in Ansehung des Chausseebaues, dessen künftiger Unterhaltung und des Gebrauchs der Chausseen, obliegenden Verbindlichkeiten und Pflichten, als auch von Unsern landesväterlichen Gesinnungen, vollständig unterrichtet werden mögen, dieserhalb folgende Vorschriften zu ertheilen nöthig gefunden:

§. 1. Wegen aller öffentlichen, nicht zu den Chausseen gehörigen Wege, wird die bisherige Wegeordnung erneuert.

Da, wie schon angemerkt worden, der Chausseebau in der Grafschaft Mark zwar größten Theils, aber noch nicht völlig ausgeführt ist, auch alle Land- und Heerstraßen in dieser Provinz in chausseenmäßigen Stand zu setzen, des großen Kostenaufwandes wegen wenigstens vor der Hand unausführbar ist, so wird in Ansehung der Herstellung und polizeimäßigen Unterhaltung aller öffentl., zur Chaussee nicht gehörigen Landstraßen, die Wegeordnung für die Grafschaft Mark v. 7. Jan. 1769, in allen ihren Vorschriften, hiermit erneuert und bestätigt, auch Unsere Märkische Krieges- und Domänen-Kammer angewiesen, auf deren Befolgung pflichtmäßig zu halten, und die Land- und Steuerräthe, Magisträte und Receptoren zu Erfüllung der denselben darnach obliegenden Schuldigkeit mit Ernst und Nachdruck anzuhalten.

§§. 2—8. Diese §§., welche lediglich Ressort-Bestimmungen betreffen, sind nicht mehr von praktischem Interesse, indem dieselben durch die neueren Bestimmungen über die Organisation der Behörden und durch die neueren Instruktionen für beseitiget zu erachten sind.

Bei den bisher schon geleisteten Entschädigungen hat es sein Bewenden.

§. 9. Da der Chausseebau auf den verschiedenen, in dem von Uns Höchstselbst genehmigten Plane bestimmten Wegelinien, bis auf der Strecke von Pelkum nach Hamm, schon vollendet ist, und die den Eigenthümern der zu diesem Bau überlassenen, oder durch selbigen verdorbenen Grundstücke, zukommenden Entschädigungen durch die, von Unserer Cleve-Märkischen Reg. und Märkischen Krieges- und Domänen-Kammer angeordnet gewesenen besonderen Kommissionen, bereits ordnungsmäßig ausgemittelt und Unserer Märkischen Haupt-Chausseebau-Kasse bezahlt sind: so behält es dabei überall lediglich sein Bewenden.

Wie es mit Ueberlassung des ferner erforderlichen Grundes und der Materialien, auch mit Vergütigung dafür, zu halten.

§. 10. Auf den Fall der weiteren Fortsetzung des Chausseebaues, so wie zu etwaniger Verbreitung des bisherigen, ist jeder Eigenthümer den erforderlichen Grund und Boden, es sei an Acker, Wiesen, Hütung oder Holzung, gegen Entschädigung zu überlassen, ebenfalls verbunden.

---

[1]) Die Angabe im Just. Min. Bl. 1848 S. 82, daß die V. v. 15. Juni 1803 sich in Rabe's Samml. Bd. 7. S. 472 und im N. C. C. Tom. XI. S. 1850 abgedruckt befinde, beruht auf einem Irrthum. Dagegen theilt der in der Entsch. des Ob. Trib. Bd. 16 S. 52 abgedruckte Plenarbeschl. des Ob. Trib. den oben gegebenen Auszug aus der erwähnten V. mit.

§. 11. Diese Ueberlassung findet auch in Ansehung der dazu nöthigen, auf der Feldflur befindlichen Materialien, in der in dem §. 27 und 29 bestimmten Maaße statt.

§. 12. Wenn es zum Transport dieser Materialien nothwendig ist, neue Wege über Privat-Grundstücke zu machen: so müssen die Besitzer sich solches, gegen Entschädigung, gefallen lassen.

§. 13. Bei der Entschädigung des Eigenthümers wird als Grundsatz angenommen, daß solche vollständig geschehen solle.

§. 14. Es ist daher hierbei nicht blos auf den gemeinen, sondern auch auf den außerordentlichen Werth des abgetretenen Grundes, welcher aus der Berechnung des Nutzens erwächst, den der abgetretene Grund nur unter gewissen Bestimmungen und Verhältnissen leisten kann, Rücksicht zu nehmen.

§. 15. Zu dieser Entschädigung soll vorzüglich die durch Vorlegung und gerade Führung der Chaussee verlassene oder übrig gebliebene vorige Straße genommen werden, die ein jeder Abtretende, nach einer vorherigen legalen Würdigung, zu übernehmen schuldig ist.

§. 16. Kann derselbe, nach den Lokalumständen, hieraus nicht, dagegen aber von seinem Grundnachbar entschädigt, und dieser wieder durch die alte Straße befriedigt werden: so muß hiernach die Ausgleichung geschehen.

§. 17. Die auf das abgetretene Grundstück haftenden Abgaben gehen alsdann auf das neue Grundstück über.

§. 18. Diese Entschädigung soll überhaupt, dem Befinden nach, entweder in natura oder in Geld geschehen.

§. 19. Die auf dem abzutretenden Grunde haftenden Lasten, es sei an Contribution, Zehnten, Zinsen, Pächten und anderen Oneribus, werden, so wie der Ertrag des abzutretenden Grundstücks, zu vier pCt. zu Kapital gerechnet, und darnach erfolgt die baare Vergütigung.

§. 20. Es ist aber dagegen der Grundbesitzer die gedachten Abgaben, des Verlustes des Grundstückes ungeachtet, ferner zu übernehmen verbunden.

§. 21 Bei zehntbaren Grundstücken, wo die Entschädigung in Gelde geschiehet, wird aber der Zehnte, nach dem Verhältnisse des bisherigen Ertrages, auf ein fixirtes Quantum von Garben oder Getreide gesetzt, und dieses muß von den übrigen Grundstücken des Zehntpflichtigen mit entrichtet werden.

§. 22. In dem Fall, wenn die Entschädigung zum Theil in natura und zum Theil in Gelde geschehen muß, finden gleiche Grundsätze statt.

§. 23. Von allen diesen Veränderungen und Entschädigungen muß das Wegeamt, bei eigener Verantwortung, dem Richter, unter dessen Gerichtsbarkeit das Grundstück liegt, sobald die Sache berichtigt ist, umständliche schriftliche Nachricht, jedoch unentgeldlich, geben, dieser aber die vorgefallenen Veränderungen, ebenfalls unentgeldlich, ins Grund- und Hypothekenbuch eintragen.

§. 24. Da die von den abgetretenen Grundstücken zu entrichtende Contribution unverändert die nämliche bleibt, die Entschädigung geschehe in natura oder in Gelde: so dürfen die Steuerkataster um deswillen nicht verändert werden; jedoch ist in denselben, zu Vermeidung etwaniger Irrungen, bei den eingezogenen Pertinenzien die Natural- und Geldentschädigung nachrichtlich zu bemerken, und muß daher das Wegeamt dem Landrath des Kreises hiervon umständlich Nachricht geben, als welcher, bei eigener Verantwortung, schuldig ist, die Kreiskatastra, und zwar unentgeldlich, darnach zu berichtigen. Sollte indessen, wenn die Entschädigung nicht in natura, sondern in Gelde erfolgt, der bei der Sohlstette annoch verbleibende Grund die Lasten von dem abgetretenen Grunde nicht mit übernehmen und tragen können: so müssen die betr. Kassen und Zins- oder Zehntherren selbst durch das Kapital entschädigt, den ehemaligen Grundbesitzern aber sothane Lasten abgeschrieben werden.

§. 25. Außer der Entschädigung des Flächeninhalts wird demjenigen, welcher Grund zur Chaussee hergiebt, und ein Aequivalent in natura erhält, auch noch die entzogene Nutzung, von der Zeit der Abtretung an, bis zur Uebergabe des Natural-Aequivalents, und wenn er keinen Grund wieder bekömmt, bis zur Bezahlung der Entschädigungssumme, nach Verhältniß der Güte des Ackers und der Lokalität, erstattet.

§. 26. Die Entschädigung für die an der Chaussee abgehauenen Bäume geschieht nach der Würdigung.

§. 27. Werden auf Privatgrund und Boden Steinbrüche, Sand- oder Kiesgruben angelegt, so muß die dadurch verdorbene Oberfläche dem Eigenthümer entweder in natura oder in Gelde, ebenfalls nach obigen Grundsätzen, vergütet werden.

§. 28. Ist es aber thunlich und nicht zu kostbar, den Grund wieder zu planiren, so muß dieses geschehen, und erhält der Eigenthümer alsdann nur eine Entschädigung für den

Ausfall an der Nutzung und den taxmäßigen Werth des darauf stehenden Holzes, wenn das Wegeamt sich darüber mit dem Besitzer nicht vereinigen kann.

§. 29. Diese taxmäßige Vergütigung fällt jedoch bei gewöhnlichen Steinen, Sand und Kies weg, da nur allein die verdorbene fruchttragende Oberfläche bei Steinbrüchen, auch Sand- und Kiesgruben, ein Gegenstand der Vergütung sein kann.

§. 30. Die Vermessung des abzutretenden Grundes und des zur Entschädigung anzunehmenden alten Weges geschieht durch einen vereideten Landmesser, die Abschätzung in allen vorstehenden Fällen aber durch drei vereidete Sach- und Wirthschaftsverständige, unter der Direction des Wegeamts und Vorladung des interessirten Grundbesitzer.

§. 31. Glauben diese, bei der Abschätzung verkürzt zu sein, so können sie ihre desfallsige Beschwerde bei der Krieges- und Domänen-Kammer, und hiernächst bei dem General-Directorium vorstellen. Wollen sie sich aber auch bei der Verfügung desselben nicht beruhigen: so soll ihnen rechtliches Gehör, gegen den Fiskum, bei der Reg. gestattet werden.

§. 32. Da jedoch der Chausseebau dadurch nicht aufgehalten werden kann, so muß die Abtretung an Grund und Boden ohne Verzug geschehen, die Reg. aber dergleichen Sachen vorzüglich beschleunigen.

§. 33. Die für entbehrte Nutzungen oder Chausseebau-Materialien zu leistende baare Entschädigung erhält ein jeder Interessent, ohne Unterschied, zur eigenen Disposition.

§. 34. Dagegen soll, in Ansehung der Entschädigungsgelder für Grund und Boden, zur Sicherstellung der Chausseebau-Kasse gegen etwa vorhandene Realprätendenten und Gläubiger, entweder von dem Gerichte, worunter die abgetretenen Grundstücke gelegen sind, oder wie bisher geschehen ist, von einer, durch die Reg. dazu besonders anzuordnenden Commission, eine vorschriftsmäßige Edittal-Ladung erlassen, und auf den Grund derselben, von eben dieser Commission, ein Präclusions-Erkenntniß abgefaßt werden.

§. 35. Sobald dasselbe seine Rechtskraft erhalten hat, ergiebt sich daraus, welchen angegebenen Eigenthümern die Entschädigungsgelder zur eigenen Disposition bezahlt werden können, und in Ansehung welcher dagegen, bei dem Mangel hinreichender Qualifikation, oder bei dem Widerspruch mehrerer concurrirenden Interessenten, dieses der Fall nicht ist.

§. 36. In Ansehung Ersterer werden die Entschädigungsgelder entweder durch das Gericht oder durch die angeordnete Commission sofort bezahlt, worüber ein ordentliches Zahlungs-Protokoll aufgenommen, solches von dem Eigenthümer oder seinem, mit gerichtlicher Spezialvollmacht zum Empfang versehenen, Bevollmächtigten unterschrieben, und davon eine doppelte, kostenfreie, beglaubte Abschrift, resp. an das competente, das Hypothekenbuch führende Gericht und an die die Zahlung leistende Kasse eingesendet werden muß.

§. 37. Kann aber die Auszahlung der Entschädigungsgelder an den sich angegebenen Grundeigenthümer nicht erfolgen, so werden solche bei dem Gerichte, worunter der Grund gelegen ist, deponirt, von welchem Gerichte alsdann die Sache näher gerichtlich eingeleitet, und der Kasse über die geschehene Deposition der gewöhnliche Depositalschein ertheilt wird.

Die Verbindlichkeit der Eingesessenen zu Wege-, Spann- und Handdiensten wird auch in Ansehung der Chausseen reservirt.

§. 38. Da die Verbindlichkeit der Eingesessenen zu unentgeldlicher Leistung der Spann- und Handdienste, zu Unterhaltung der Landstraßen, schon nach der allgemeinen Landesverfassung, und besonders nach der Wegeordnung v. 7. Jan. 1769, feststeht, so wird diese Verbindlichkeit bei den zu unterhaltenden Chausseen in ihrem ganzen Umfange reserviret.

Für die Materialien-Anfuhre soll jedoch, so lange der Fond reichet, das bestimmte Fuhrlohn vergütiget werden.

§. 39. In Betracht der bei dieser Unterhaltung sich vervielfältigenden Dienstleistung aber, und zur möglichsten Erleichterung der Eingesessenen, wollen Wir geschehen lassen, daß denselben, nach den in dem Regl. v. 3. Juli 1789 für die Chausseebau-Materialien-Anfuhre vorgeschriebenen Fuhrlohnpreisen, die zu der Unterhaltung geleisteten Fuhren, so lange die Fonds der Wege-Unterhaltungskasse dazu hinreichen, jedesmal bezahlt werden mögen.

§. 40. Sollten aber diese Fonds erschöpft werden, so tritt die vorige Verbindlichkeit zur unentgeldlichen Spanndienst-Leistung, oder zu einem verhältnißmäßigen Geldbeitrage, wieder ein.

§. 41. Wenn jedoch die erforderlichen Materialien aus entfernten Steinbrüchen und Grandgruben sollten herbeigeschafft werden müssen, so soll, wenn diese Entfernung über 1200 Ruthen von der Wegestrecke betragen sollte, die unentgeldliche Anfuhre von den gedachten Spanndienstpflichtigen nicht gefordert, sondern ihnen dafür ein verhältnißmäßiges billiges Fuhrlohn vergütet werden, welches jedoch die Hälfte der bisher üblichen Vergütung nicht übersteigen darf.

Wegen Repartition der Fuhren, und wegen der darüber entstehenden Prägravations- und Exemtionsklagen.

§. 42. Damit aber auch unter den Anspännern keiner von dem andern prägravirt werden,

vielmehr eine durchgängige verhältnißmäßige Gleichheit unter denselben statt finden möge: so sollen die Landräthe, unter Zuziehung der Receptoren und Vorsteher, eine Repartition der zu leistenden Fuhren, nach Maaßgabe des jedesmaligen Pferdestandes, oder des Contributions-Beitrages eines jeden Bezirks, in den Städten aber nach der Haus- und Nahrungssteuer, in der Art eines nach der Provinzial-Verfassung zur Aufbringung der Contribution jährlich angefertigt werdenden Hebezettels, entwerfen, und zur Approbation an die Krieges- und Domänen-Kammer einsenden; wobei jedoch, wenn die Umstände es irgend gestatten, nur diejenigen Anspänner, welche nicht über eine Meile weit von der Straße wohnen, heranzuziehen, die weiter entfernt wohnenden aber damit zu verschonen, und letztere nur alsdann, wenn erstere die Fuhren nicht allein bestreiten können, in Gemäßheit des 21. §. der Wegeordnung v. 7. Jan. 1769, darunter zu Hülfe zu kommen verbunden sind.

§. 43. Diese Repartition soll sodann künftig zum Maaßstabe der zu leistenden Stein-, Sand-, Grand- und Zünderfuhren dienen.

§. 44. Wenn jedoch der eine oder der andere Dienstpflichtige sich in Ansehung dieser Repartition über Prägravation beschweren, oder eine Exemtion verlangen möchte, so stehet demselben zwar das rechtliche Gehör bei der Reg. frei, die Dienstleistung selbst muß aber interimistisch, salvo jure, nach der Repartition geschehen.

§. 45. Sollte sich auch nach Entscheidung der Sache ergeben, daß die Klage ohne Grund gewesen, so behalten Wir uns ausdrücklich vor, dem unbefugten Kläger, die den Dienstpflichtigen obengedachtermaßen bewilligte Befeiung und Vergütung zu entziehen, und denselben zur unentgeldlichen Hand- und Spanndienstleistung anhalten zu lassen.

Wegen Ausnahme der Ackerbestellungs- und Erntezeit von den Fuhren.

§. 46. Die Ausschreibung der Fuhren geschiehet durch den Landrath des Kreises, jedoch muß dabei sorgfältig dahin gesehen werden, daß die Dienstpflichtigen in dem Betrieb ihrer eigenen Wirthschaft dadurch nicht gehindert werden. Zu dem Ende sollen sie in der Sommersaatzeit vierzehn Tage, in der Heuernte vierzehn Tage, in der Getreideernte sechs Wochen, und in der Winterbestellungszeit drei Wochen nacheinander von diesen Diensten befreit bleiben.

§. 47. Wegen der von Dienstpflichtigen und von Entrepreneurs nicht geleisteten Fuhren.

Diejenigen Dienstpflichtigen aber, welche ihre Fuhren zur bestimmten Zeit nicht leisten, haben zu erwarten, daß solche vom Wegeamte öffentlich den Wenigstfordernden werden verdungen, und sie zu Erstattung des mehrbetragenden Fuhrlohns durch den Weg der Execution angehalten werden.

§. 48. Ein gleiches Verfahren findet auch gegen diejenigen statt, die vermöge besonderer mit ihnen errichteten Contrakte, sich zur Ausfuhre gewisser Quantitäten von Materialien für bestimmte Preise verbindlich gemacht, und in dem kontractmäßigen Zeitraum ihre Verbindlichkeit nicht erfüllt haben.

Wegen der Brücken.

§. 49. Da die auf den Chausseen bisher angelegten Brücken die Breite haben, daß zwei Wagen neben einander vorbeifahren können: so befehlen Wir aus landesherrlicher Macht, daß die auf diesen Wegen liegenden, Privatpersonen oder Korporationen gehörigen Brükken, wovon ein Brückengeld erhoben wird, bei deren nächsten Herstellung, zu einer gleichen Breite, wenigstens von 18 Fuß in der Fahrbahn, angelegt werden sollen.

§. 50. Auch stehen die Privatbrücken unter der Aufsicht des Wegeamtes und der Wege-Inspektoren, dergestalt, daß dieselben darauf halten müssen, daß solche sicher und fest gebaut und gehörig unterhalten werden.

§. 51. Wird hierunter von Seiten des Eigenthümers etwas versäumt oder vernachlässigt, so muß das Wegeamt dieses sofort der Krieges- und Domainen-Kammer zur nähern Verfügung anzeigen.

Wegen der an den Chausseen zu errichtenden Gebäude.

§. 52. Derjenige, welcher an der Chaussee eine Wohnung oder sonstiges Gebäude erbauen will, ist schuldig, solches vorher dem Wegeamte zur Beurtheilung anzuzeigen, und zwar bei Verwirkung einer Strafe von 5 bis 10 Rthlr.

§. 53. In allen Fällen, wo es sich findet, daß ein ohne vorherige Anzeige unternommener Bau schädlich oder gefährlich für das Publikum sei, oder zur groben Verunstaltung der Straße gereiche, muß derselbe nach der Anweisung des Wegeamtes geändert werden.

§. 54. Findet aber die Aenderung nicht mehr statt, so muß das Gebäude wieder abgetragen, und alles auf Kosten des Bauenden in den vorigen Stand gesetzt werden.

Von Verbindung der angrenzenden Grundstücke mit den Chausseen.

§. 55. Da durch die an den Chausseen befindlichen Graben und Wasserleitungen keine Durchfahrten gestattet werden können, so sind die Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke gehalten, zu deren Verbindung mit der Chaussee hölzerne oder steinerne Brücken anzulegen,

jedoch dergestalt, daß dadurch der Abfluß des Wassers nicht gehindert, noch sonst dem Wege ein Nachtheil zugefügt wird.

Von Holzungen und Pflanzungen an den Chausseen.

§. 56. Was die an den Chausseen gelegenen Privatholzungen betrifft: so ist ein Unterschied zu machen unter denjenigen, die bereits vorhanden sind, unter welche dagegen erst neu angelegt werden sollen.

§. 57. In Ansehung ersterer sollen alle, in der Entfernung von 12 Fuß vom Rande der äußern Grabenseiten stehenden Bäume mit ihren Stämmen von dem Eigenthümer binnen Jahresfrist weggeschafft, auch die Zweige aller übrigen zunächst stehenden Bäume dergestalt behauen werden, daß durch das abfallende Laub die Graben nicht verunreinigt werden.

§. 58. Eben dieses findet auch in Ansehung des vorhandenen Schlag- und Strauchholzes statt.

§. 59. Dagegen müssen die neu anzulegenden Pflanzungen:

a) von hohem Gehölze zwanzig Fuß,
b) von Schlag- und Strauchholze funfzehn Fuß und
c) von Obstbäumen zwölf Fuß Rheinländisch, vom Rande der äußern Grabenseite entfernt bleiben.

§. 60. Wer diesem zuwider handelt, verfällt für jede Pflanze, außer deren Aufziehung, in eine Strafe von 2 gGr. oder 6 Stüber.

Von Hecken an Chausseen.

§. 61. Neue Hecken, wo sonst keine an den Chausseen gestanden haben, sollen ohne Besichtigung und Genehmigung des Wegeamts nicht angelegt, auch die alten, dem Wege schädlichen Hecken hinweggeräumt werden.

§. 62. Geschiehet ersteres dennoch, so verfällt der Contravenient in eine Polizeistrafe von 5 Thlr., selbst wenn die Anlage an sich untadelhaft befunden werden sollte.

§. 63. Ist aber solche schädlich, oder nicht nach der Vorschrift angelegt, so wird selbige im ersten Fall gänzlich weggeschafft, im letztern aber nach der Anweisung des Wegeamtes abgeändert.

§. 64. Da lebendige Hecken, so sehr Wir auch sonst deren Anpflanzung empfehlen, den Chausseen nachtheilig sind, so sollen an denselben, in der Regel, nur todte Zäune, die nicht über 4 Fuß hoch sind, gestattet, diese auch dergestalt verfertigt werden, daß zum Luftdurchzuge so viel Raum gelassen wird, als das Maaß des Holzraumes beträgt.

§. 65. Selbst an solchen Orten, wo, nach der besondern Lokalität und dem Dafürhalten des Wegeamtes, lebendige Hecken zugelassen werden können, sollen selbige doch nur von Weißdornen, und nicht anders als in einer Entfernung von 2 Fuß Rheinländisch außer dem Rande des Grabens nach seiner ursprünglichen Beschaffenheit angelegt, auch nicht höher als zu 3 Fuß über den Rand des Fußweges gezogen, und des Endes, damit sie nicht zu stark werden und die Graben verunreinigen mögen, jährlich, besonders von der Außenseite, gehörig beschnitten werden.

Von Conservation und Offenhaltung der Graben an den Chausseen, imgleichen von Canälen unter und bei denselben.

§. 66. Diejenigen Eigenthümer, welche mit ihren Aeckern an die Chausseegraben grenzen, müssen, wo nicht schon besondere Raine oder sogenannte Pflugrechte vorhanden sind, mit dem Pfluge und Grabscheid so weit vom Rande des Grabens entfernt bleiben, daß solcher nicht verdorben wird, bei nachdrücklicher Bestrafung, neben der vom Beschädiger sogleich wieder zu verrichtenden Herstellung.

§. 67. Eben so wenig dürfen die Graben durch Einwerfung von Unkraut, Steinen, Sträuchern, Erde, Dornen, Abschuß von Hecken und dergleichen verunreinigt werden, bei Vermeidung einer arbitrairen Strafe und Erstattung der Wiederinstandsetzungs- und Reinigungskosten.

§. 68. In den Chausseegräben und an den Dossirungen darf kein Vieh hüten, dieses sich auch nicht hirtenlos auf der Chaussee betreten lassen, da sonst für jedes Stück Rindvieh sechs Stüber, für ein Schwein vier Stüber und für ein Schaaf $\frac{1}{2}$ Stüber zur Strafe erlegt werden muß.

§. 69. Bei Verwirkung einer willkührlichen angemessenen Strafe darf keiner sich unterstehen, eine Wasserleitung in die Chausseegräben anzulegen, und eben so wenig darin eine Wasserstauung, es sei zum Flößen oder zu einem andern Zweck, zu machen.

§. 70. Die Seiten-Abzugsgräben dürfen, bei gleichmäßiger Strafe, nicht verstopft, vielmehr sollen dergleichen Seitenabflüsse im Stand erhalten, auch da, wo es nöthig ist, neue angelegt werden.

§. 71. Wegen Abtretung des dazu erforderlichen Grundes und Bodens, und Entschädigung der Eigenthümer, finden auch hier die obigen Vorschriften Anwendung.

§. 72. Die Hauseigenthümer, welche Kellerabzüge oder sonstige Kanäle unter der Chaussee, oder längst derselben her, haben, müssen die Reinigung der Abzugsgräben auf

eigene Kosten veranstalten und vornehmen, auch die dadurch an den Straßen, bedeckten Abzügen, Brücken und Gräben entstandene Beschädigung sofort wieder herstellen.

§. 73. Müssen bei Reinigung solcher Abzüge und Canäle nothwendige Aufgrabungen der Chaussee, oder an derselben, vorgenommen werden: so ist dazu vorher die Erlaubniß des Wegeamtes nachzusuchen.

§. 74. Bergwerksstollen, Röschen, Schächte, Strecken, welche zu baubaren Werken gehören, desgleichen die, welche noch angelegt werden, müssen von den Gewerkschaften so unterhalten werden, daß die darüber gehende Straße sich nicht senkt, und zwar bei eigener Haftung und Erstattung alles Schadens.

§. 75. Wenn irgend die Gräben an den Chausseen zugelandet sind, müssen solche geräumet werden, und zwar bis auf ihre ursprüngliche Breite und Tiefe.

§. 76. Dieser Aufräumung kann und darf sich keiner, bei Verwirkung einer arbitrairen Strafe, widersetzen.

Wegen Wegschaffung der ausgeworfenen Erde und des verwitterten Materials oder sogenannten Kummers.

§. 77. Die aus den Gräben ausgeworfene Erde verbleibt dem Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke. Kann oder will aber dieser sie nicht gebrauchen, so muß das Wegeamt selbige von dem Lande, worauf sie liegt, weg, und nebst dem, vorläufig auf den Grundstücken der Wegenachbarn aufzuschüttenden sogenannten Kummer oder verwitterten Wegematerialien, nach solchen Orten, wo es am wenigsten schädlich ist, hinschaffen lassen, wozu die dienstpflichtigen Eingesessenen die erforderlichen Fuhren eben sowohl, als zur Anfuhre der Materialien, zu leisten verbunden sind. Es verstehet sich hierbei von selbst, daß die Auswerfung der Erde, und die Aufschüttung des Kummers auf die anschießenden oder benachbarten Grundstücke zu einer Zeit, wenn diese Grundstücke unbesäet und keine Früchte darauf vorhanden sind, geschehen, imgleichen die Wegschaffung binnen einer solchen Frist bewerkstelligt werden muß, daß der Eigener des Grundstücks an dessen Benutzung nicht gehindert werde.

Vor etwaniger Verbreitung der Gräben.

§. 78. Findet das Wegeamt, bei Gelegenheit der Aufräumung der Gräben, eine Verbreitung derselben nothwendig, so finden, wegen Abtretung des dazu erforderlichen Grundes und Entschädigung des Eigenthümers, die obigen Vorschriften statt.

§§. 79—143. (Diese §§. enthalten die chausseepolizeilichen und sonstigen Strafvorschriften, sowie die Anordnungen bezüglich des Chausseegeldes, und sind durch die betr. neueren Vorschriften, antiquirt.)

Schließlich befehlen Wir allen Unsern getreuen Unterthanen und Fremden, weß Standes sie auch sein mögen, allen Unsern Militair- und Civil-Beamten, insbesondere Unserer Cleve-Märkischen Reg. und Märkischen Krieges- und Domainen-Kammer, und dem von letzterer abhangenden Wegeamte, sich nach diesem Reglement allerunterthänigst und auf das genaueste zu achten. Auch soll solches von Unserer Märkischen Krieges- und Domainen-Kammer, zu Jedermanns Wissenschaft, durch den Druck und die sonst gewöhnlichen Mittel bekannt gemacht werden.

Urkundlich 2c. 2c. Gegeben Berlin, den 31. Mai 1796.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Blumenthal. v. Heinitz. v. Goldbeck.

(N. C. C. T. X. S. 422 No. 65 de 1796, Rabe's Samml. Bd. 3 S. 407.)

IV. Für das Herzogthum Magdeburg und das Fürstenthum Halberstadt.

Publik. v. 13. Nov. 1787, betr. die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen beim Chausseebau.

Nachdem Se. Maj. von Preußen 2c., die überaus schlechte Beschaffenheit der Landstraßen im Herzogthum Magdeburg und Fürstenthum Halberstadt, welche nicht nur den Reisenden zum Nachtheil und Aufenthalt gereicht, sondern wodurch auch aller Verkehr und selbst der Handel im Großen ungemein erschweret und zu mancher Jahreszeit fast gänzlich behindert wird, in Erwägung gezogen, und aus landesväterlicher Huld allergnädigst befohlen haben, daß in den benannten beiden Provinzen Chaussée's angelegt, und auf solche Art die Wege in einen dauerhaften guten Stand gesetzt werden sollen, wozu auch bereits ansehnliche Summen angewiesen sind; dieses zur Aufnahme beider Provinzien und zum Beßten Sr. K. Maj. getreuen Unterthanen gereichende Werk aber nicht ohne Mitwirkung derselben ausgeführt werden kann: So versehen Allerhöchstdieselben sich zwar zu dem größten Theil der Vasallen und Einwohner mehrgedachter Provinzen, daß sie Sr. K. Maj. hierunter hegende landesväterliche Absicht erkennen, nach Möglichkeit befördern und derselben keine unnütze Schwierigkeiten entgegensetzen werden, zumal dadurch Niemanden ein wirklicher Nachtheil zugefüget werden soll: Um indessen alle Widersprüche, welche die Aus-

führung diese gemeinnützigen Angelegenheit aufhalten könnten, gleich Anfangs aus dem Wege zu räumen, setzen Se. Maj. hierdurch allergnädigst fest, und verordnen, daß

1) wenn die anzulegende Chausée in der alten Straße bleibt, und diese mehrentheils viel breitere Straße an einigen Stellen die verhältnißmäßige Breite von 4 Rheinländischen Ruthen nicht hätte, die Eigenthümer der daran gränzenden Ländereyen dasjenige, was an 4 Ruthen fehlet, weil die Vermuthung, sich dessen als eines Theils der Landstraße, die ein Eigenthum des Publici ist, angemaßt zu haben, ihnen entgegenstehet, in so fern sie das Gegentheil nicht vollständig nachweisen können, ohnentgeltlich abtreten sollen. Daher aber

2) die Chaussée in der alten Straße mehr als 4 Ruthen breit angelegt werden muß, und die Breite der alten Straße dazu nicht hinreicht, oder aus erheblichen Ursachen die alte Straße verlassen und über Aecker, Wiesen und Gärten gezogen wird, so kann sich zwar auch Niemand, er sei wer er wolle, entbrechen, diejenigen Grundstücke, welche ausserhalb der alten Straße, oder in der alten Straße, wo solche nicht über 4 Ruthen breit ist, zur Chaussée noch erfordert werden, abzutreten und liegen zu lassen, jedoch soll ihm dafür eine billigmäßige Vergütigung nicht entstehen. Gleichergestalt soll dem Eigenthümer eines Grundstücks, auf welchem Steinbrüche oder Sand- und Grand-Gruben anzulegen, die Nothdurft erfordert, und welches er sich unweigerlich gefallen lassen muß, das ihm dadurch entzogene Grundstück selbst oder der auf einige Zeit entbehrte Nutzen desselben, nach billigen Grundsätzen vergütet werden.

Se. K. Maj. haben des Endes in jeder Provinz Commissarien ernennen lassen, welche an Ort und Stelle, in Beisein sämmtlicher Interessenten, alle durch diesen Chausseebau verursachte Schäden, mit Adhibirung dreier hochverständiger unparteyischer Taxanten aus der Nachbarschaft, ausgleichen und reguliren sollen, und halten Allerhöchstdieselben sich versichert, daß Dero getreue Vasallen, Eingesessene und Unterthanen sich bei dieser, sie und das allgemeine Beste angehenden Angelegenheit, billig finden lassen, ihre Forderungen nicht zu hoch treiben, und besonders wegen Kleinigkeiten keine unnöthigen Schwierigkeiten machen werden, wobei im Uebrigen der Grundsatz festgesetzt wird, daß, wenn ein abzutretendes Grundstück nicht durch ein anderes aus der verlassenen Landstraße oder sonst vergütiget werden kann, also der Fall eintritt, daß dessen Vergütigung in baarem Gelde geschehen muß, nichts desto weniger von dessen Eigenthümer, die darauf bis dahin gehaftete landesherrliche Abgaben und sonstige Prästationen ferner entrichtet werden müssen, indem derselbe, soweit sein Grundstück zur Chaussee genommen wird, auch wegen der darauf haftenden Abgaben verhältnißmäßige besondere Vergütigung erhalten soll.

Da auch

3) den im Magdeburgischen bis anderthalb Meilen, und im Halberstädtischen eine Meile von der Straße entlegenen Ortschaften bereits nach dem Wegebesserungs-Regl. einer jeden Provinz obliegt, die erforderlichen Stein- und Grand-Fuhren zu verrichten; so kann sich auch beim Chausseebau Niemand, der sonst zum An- und Vorspann verpflichtet ist, den ihm angesagten Stein- und Grand-Fuhren entziehen, vielmehr muß ein Jeder solche, bei Strafe des Ungehorsams, prompt und willig verrichten.

Se. K. Maj. wollen aber nicht, daß die Bezahlung dieser Fuhren nach dem Wegebesserungs-Regl. und den darin bestimmten geringen Sätzen geschehen solle; sondern es soll für eine Ruthe Stein 8 Fuß im Quadrat und 3 Fuß hoch, mithin für 192 Cubikfuß, wenn die Anfuhre, vom Steinbruch an gerechnet, bis zum Ort der Abladung Eine Meile beträgt, 3 Thaler, und für jedes Fuder Kies-Grand zu 32 Cubikfuß, auf eine halbe Meile ebenfalls von der Grube bis zum Ort der Abladung gerechnet, 8 Groschen bezahlet werden, auch hiernach verhältnißmäßige Bezahlung bei einer minderen Entfernung geschehen, wobei jeder Anspänner gar wohl bestehen kann.

Uebrigens machen Se. K. Maj. denen Magisträten, Gerichts-Obrigkeiten, Dorf-Geschwornen und Gemeinde-Vorstehern jedes Orts hierdurch zur ausdrücklichen Pflicht, dahin zu sehen, daß in Absicht dieser Fuhren eine besondere Reihe und Ordnung beobachtet werde, und befehlen zugleich denenselben bei nachdrücklicher Ahndung alle Prägravationen zu vermeiden, Niemanden zur Ungebühr zu übersehen und dafür zu sorgen, daß die angesagten Fuhren zu rechter Zeit gestellet werden.

Urkundlich ꝛc. So geschehen zu Berlin, den 13. Nov. 1787.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Blumenthal. Carmer. Gaudi. Fr. v. Heinitz. v. Mauschwitz.

(Lenze's Prov.-Recht des Fürstenth. Halberstadt, S. 377. Nr. 38.)

V. Für das Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz.

In Schlesien unternahm der Staat in den achtziger Jahren die Verwandlung der Hauptstraßen in Kunststraßen und die Unterhaltung dieser aus den Wege-Zöllen zu bewirken oder doch zu erleichtern. Zu diesem Zwecke erging das

Wege=Zoll=Regl. v. 26. Aug. 1789 für Schlesien und die Grafschaft Glatz [1]).

Wir ꝛc. Thun kund ꝛc. daß da in Unserm Herzogthum Schlesien und der Grafschaft Glatz, die Wege größtentheils in der schlechtesten Verfassung, indem fast niemand aus eigenem Triebe mit Ernst an die ihm obliegende Verbesserung und Unterhaltung derselben gedacht, auch selbst die seit einigen Jahren mit großen Kosten und schwerer Arbeit chausseemäßig in Stand gesetzten Haupt=Landstraßen, aus Mangel der so nothwendigen Unterhaltung, beträchtlich an ihrer Güte verloren, Wir Uns aus wahrer landesväterlicher Vorsorge, zum Besten Unserer getreuen Unterthanen und des ganzen reisenden Publici, genöthigt gesehen, nachstehendes Wege=Regl., in Betreff der neu erbauten, oder in Zukunft noch zu erbauenden Chausseen, mittelst Anlegung von Zöllen, zu erlassen. Erklären zuförderst aber ausdrücklich, wie diese Einrichtung lediglich die gute Unterhaltung der Wege und Landstraßen zur Absicht führt, keineswegs hierbei aber auf Vermehrung Unsrer Landesherrlichen Einkünfte Rücksicht genommen worden, daher Wir denn zugleich festsetzen, daß die etwanigen Ueberschüsse der Zoll=Revenüen in deposito jeglicher Kreis=Kasse bleiben, und successive zur Erbauung neuer Chausseen angewendet werden sollen.

Es wird demnächst im §. 1 angeordnet, daß auf allen Chausseen in Schlesien und der Grafschaft Glatz stets in Entfernungen von 1 bis 2 Meilen Zollhäuser angelegt werden sollen.

Im §. 2 ist gesagt, daß in diesen Zollhäusern Zöllner angestellt werden sollen, welche monatlich 6 und resp. 7 Thaler Gehalt, freie Wohnung und Lichtgeld erhalten, und bei ihrem Antritt auf eine ihnen besonders zu ertheilende Instr. vereidet werden.

Im §. 3 ist die Art der Erhebung des Wege=Zolles durch die Zöllner mittelst gedruckter, zur Controlle der Einnehmer von den Reisenden an der nächsten Barriere wieder abzugebender Zettel angeordnet, und bestimmt, daß die Einnehmer ihre baaren Bestände allwöchentlich an die nächste Steuer=Kämmerei= oder Schulzenkasse abliefern sollen. Nach §. 4 sollen die Kreis=Steuer=Einnehmer die Rechnungen führen, vierteljährlich Extrakte derselben der Krieges= und Domainen=Kammer einsenden, und 2 Prozent der Einnahme als Gratifikation hierfür erhalten. Der §. 5 enthält den damaligen, später aber modificirten Tarif, und der §. 6 setzt fest, daß von Erlegung des Wege=Zolles befreit sein sollen:

1) Alle die, so mit Vorspann reisen.
2) Die marschirender Regimenter und Kommando's in Kriegs= und Friedenszeiten, nebst dazu gehörigem Fuhrwerk; desgleichen im Kriege alle Lieferungswagen und Fuhren, sowohl zur Armee als zu den Festungen.
3) Alle Feuer=Societäts= und Hülfs=Kreis=Fuhren.
4) Alle Wirthschafts=Fuhren des Dominii und der Gemeine, auf deren Territorio der Zoll angelegt, sobald sie nicht von der ersten Feldmark, oder von der Entfernung einer halben Meile von der Chaussee heruntergehen.
5) Alle ganz leeren Wagen, Schlitten und Fußgänger mit und ohne Radwer.
6) Alle ordinairen Posten.

Im §. 7 sind unter 14 verschiedenen Nummern Contraventions=Strafen für das Umgehen der Zollstätten, das Ausspannen und Herumführen einzelner Pferde, für das zu nahe Ackern am Rande der Chaussee=Gräben, für das Aufwerfen von Schnee, Steinen oder Unrath auf die Chaussee, für das Behüten der Dossirungen der Chaussee=Graben mit Vieh, für die Beschädigung der Bäume an den Straßen, für das eigenmächtige Eröffnen oder das Beschädigen der Barrieren, für das Beschädigen der Warnungstafeln, für das Hemmen der Räder mittelst einer Kette ohne Hemmschuh, für das Fortfahren in einem bereits tief ausgefahrenen Geleise, für das Unterlassen des Ausweichens auf halbem Geleise, für das Täuschen der Zoll=Einnehmer durch falsche Angaben, für Widersetzlich=

[1]) Dies Regl., welches durch die Cirkulare d. d. Breslau, den 6. Nov. 1789 und Glogau, den 13. Jan. 1790 publicirt worden, ist, abgesehen von den Modalitäten in Betreff des Tarifs und der Besoldung der Beamten, noch maaßgebend.

keit bei Pfändungen durch Worte, und endlich durch Thätlichkeiten, festgesetzt. Im §. 8 wird angeordnet, daß die Revenüen-Ueberschüsse zum Bau neuer Chausseen in den Kreis-Kassen deponirt bleiben sollen. Der §. 9 bestimmt, daß in jedem Kreise ein Landstand zum Wege-Direktor creirt werden solle, welchem nach §. 10 ein besoldeter Sachverständiger als Assistent zur Seite gestellt wird. Außerdem soll nach §. 11 auf jede Strecke von 2 bis 3 Meilen ein Straßen-Planeur mit 6 bis 7 Rthlr. monatlichen Gehalts, und Aussicht auf künftige Versorgung als Zoll-Einnehmer angestellt werden. Im §. 12 wird bestimmt, daß diesen Planeurs unter Aufsicht des Direktors vorzugsweise die Unterhaltung der Wege obliege, und daß sie, wo ihre Kräfte nicht ausreichen, Hülfe an Menschen und Fuhren erhalten sollen. Alle Frühjahre und alle Herbste sollen der Wege-Direktor und sein Assistent eine Hauptrevision vornehmen, die etwa nöthigen Hülfs-Arbeiter berechnen, und der Kriegs- und Domainen-Kammer Bericht erstatten. Der §. 13 handelt über die Verpflichtung zu Fuhren und Diensten, und disponirt wörtlich:

Die zur Unterhaltung nöthigen Fuhren und Dienste leisten die Gemeinden, so auf einer Breite von einer halben Meile an beiden Seiten der Straße liegen, und erhalten pro Handdienst 2 Ggr. (2 Sgr. 6 Pf.) und pro Fuhre 3 Ggr. (3 Sgr. 9 Pf.). Sollte indeß sich ein beträchtliches plus in der Zoll-Einrichtung ergeben, so werden die Entschädigungs-Quanta nach Verhältniß erhöht werden. Die Ausschüttung des Schnees in tiefen Wegen bleibt jedoch die Sache der Accolae, und erhalten dieselben, da sie außer der Wege-Unterhaltung hierzu verbunden, für dergleichen Arbeiten, die ohnedem in eine Zeit fallen, wo der Landmann sehr wenig zu thun hat, keine Entschädigung. (cf. hierüber das Weitere unten.) Weil aber ferner bei vorgemachter Bestimmung der Fall öfters eintreten möchte, daß Gemeinden bei mehreren Straßen zugleich Hülfe leisten müßten; so haben die Landräthe eine ordentliche Repartition, der zu jedem Planeur gehörigen Dorfschaften anzulegen, und die Sachen so einzurichten, daß keine Dorfschaft belästiget werde. — Uebrigens fertiget der Steuer-Einnehmer jährlich die Repartitionen nach der Frühjahrs-Bereisung für's ganze Jahr an, und nach diesen bestellt der Planeur die Leute; Schulzen und Gerichte müssen seine Bestellung respektiren, und wer zur Wege-Arbeit bestellt ist und nicht erscheint, wer keinen andern in seine Stelle schickt, muß 24 Stunden in Stock, und ist es ein Dominium, in Rücksicht seiner wüsten Hufen, so muß es pro Fuhre 3 Thlr. Strafe in die Zoll-Kasse bezahlen.

Damit aber die Dorfschaften, so an der Straße liegen, hierdurch in keiner Art in ihrer Wirthschaft zurückgesetzt werden; so wird ihnen zu jeder Saat vier Wochen, zur Heu-Erndte 14 Tage, und zur großen Erndte sechs Wochen zugestanden, zu welcher Zeit sie von aller Wege-Arbeit, es sei denn, daß die Straße durch einen Wolkenbruch oder Durchbruch eines Flusses in einen ganz unfahrbaren Zustand versetzt, frei sein sollen 2c.

Der §. 14 disponirt ferner:

Brücken-Unterhaltungen und Bauten von Haupt-Gräben, großen Kanälen, Flüssen und Strömen, bleiben denen zugetheilt, die bisher dazu verpflichtet gewesen, und sollten neue Brücken als nothwendig befunden werden, so geht es nach den Bestimmungen des Wege-Regl. d. d. den 11. Jan. 1767. Was aber den Bau und die Unterhaltung der kleinen Abzugs-Graben-Brücken auf der Straße selbst betrifft; so muß die Zoll-Kasse die diesfälligen Kosten tragen.

Der §. 15 bestimmt, daß Vorräths-Plätze für Kieß angelegt werden sollen; der §. 16 bestimmt das Verhältniß der Zoll-Kasse zu Kämmerei-Kassen, da wo die Straße durch oder dicht bei Städten vorbeiführt, denen eine Wege-Gerechtigkeit zustehet, oder wo sie in Konflikt mit Privat-Chausseen kömmt. Der §. 17 bestimmt den Umfang der Gültigkeit des Zoll-Regl., und der Schluß-Paragraph 18 stellt die neue Zoll-Einrichtung unter specielle Aufsicht der Krieges- und Domainen-Kammer. (Korn's neue Schlesische Edikt.-Samml. Bd. 3. S. 78.)

Zu diesem Wege-Zoll-Regl. erging demnächst die Dekl. v. 1. März 1800, durch welche die §§. 5 und 6 des Zoll-Regl. aufgehoben, ein neuer Tarif festgesetzt, und die Befreiungen von Erlegung des Wege-Zoll-Geldes modificirt wur-

den, zugleich auch bestimmt wurde, daß für einen Handtag 3 Sgr. 9 Pf., für eine Hülfsfuhre aber 15 Sgr. Entschädigung gezahlt werden sollten.
(Korn's neue Schlesische Edikt.-Samml., Bd. 7. S. 21.)

Erstes Kapitel.

Von der Verpflichtung zur Abtretung von Grund und Boden für den Chausseebau und von den Geldentschädigungen dafür.

I. Das A. L. R. enthält in Beziehung auf die Expropriation einzelner Grundstücke zur Anlegung oder Verbreitung öffentlicher Landstraßen und Kunststraßen folgende Vorschriften:

1) In Thl. I. Tit. 5 §§. 5, 8, 9, 10 u. 11:

§. 5. Zur Anlegung oder Verbreitung einer öffentlichen Landstraße, oder eines schiffbaren Kanals oder Flußbettes, können die Besitzer der angrenzenden Grundstücke soviel davon, als zu diesem Behufe erfordert wird, dem Staate käuflich zu überlassen, gezwungen werden.

§. 8. In allen Fällen eines durch die Gesetze begründeten nothwendigen Verkaufs muß, wenn über den Preis kein Einverständniß stattfindet, derselbe nach dem Ermessen vereideter Taxatoren bestimmt werden.

§. 9. Bei dieser Bestimmung ist nicht blos auf den gemeinen, sondern auch auf den außerordentlichen Werth Rücksicht zu nehmen.

§. 10. Ob der Fall einer Nothwendigkeit des Verkaufs zum gemeinen Wohl vorhanden sei, bleibt der Beurtheilung und Entscheidung des Oberhauptes des Staats vorbehalten.

§. 11. Ueber die Bestimmung des Preises aber soll dem bisherigen Eigenthümer rechtliches Gehör nicht versagt werden.

2) In Thl. II. Tit. 15 §§. 18—22:

§. 18. Den zur Anlegung, Verbreitung oder geraden Führung einer solchen Dammstraße erforderlichen Boden, ingleichen die dazu nöthigen, auf der benachbarten Feldflur befindlichen Materialien, ist ein Jeder dem Staate zu überlassen verbunden.

§. 19. Er muß aber dafür von dem Staate entschädigt werden.

§. 20. Zu dieser Entschädigung ist der Staat denjenigen Boden, oder dessen Werth, vorzüglich anzuwenden berechtigt, welcher dadurch gewonnen wird, daß die neue Dammstraße nicht die ganze Breite des bisher gewöhnlichen Weges erfordert, oder daß durch die geradere Führung der Dammstraße ein Theil des bisherigen Weges liegen bleibt.

§. 21. Doch kann über solche Ersparnisse des Bodens, die auf einer Feldmark sich befinden, nur zu Entschädigungen für Grundbesitzer in eben der Feldmark verfügt werden.

§. 22. Auch bleiben demjenigen, welcher nachweisen kann, daß der ersparte Boden zu seinem Eigenthume gehöre, und blos mißbrauchsweise zu dem ehemaligen Wege gezogen worden sei, seine Rechte darauf vorbehalten.

Mit Bezug hierauf ist das (nachstehende) C. R. der K. Min. d. Inn. (v. Bodelschwingh) u. d. Fin. (v. Düesberg) v. 9. März 1848 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Stralsund, Cöln, Coblenz, Aachen und Trier, betr. die Art und Weise der Bekanntmachung der Expropriation einzelner Grundstücke für öffentliche Bauten und Anlagen, ergangen:

Bei Anwendung der Expropriation behufs Ausführung eines Chausseebaues ist es im Allgemeinen in Frage gekommen, in welcher Art den Besitzern der zum Behufe öffentlicher Anlagen zu expropriirenden Grundstücke der Allerh. Erlaß, durch welchen die Expropriation angeordnet wird, zur Kenntniß zu bringen sei. In Folge dessen werden der K. Reg. die nachfolgenden Grundsätze zur Kenntnißnahme und Nachachtung mitgetheilt, nach welchem im Bereich der Gültigkeit des A. L. R. verfahren werden soll.

1) In allen den Fällen, wenn die Expropriation in Beziehung auf solche Bauten und Anlagen, in Hinsicht deren dieselbe nicht schon im Allgemeinen durch die Gesetze für zulässig erklärt ist, angeordnet oder gestattet wird, ist der landesherrliche Erlaß, da derselbe alsdann den Charakter eines Specialgesetzes hat, durch die G. S. zu veröffentlichen. Diese Veröffentlichung wird in dergleichen Fällen von uns veranlaßt werden.

2) Wenn dagegen die Expropriation in Beziehung auf solche Bauten und Anlagen, in Hinsicht deren sie bereits im Allgemeinen durch die Gesetze für zulässig erklärt ist (§§. 5 und 6 Tit. 11 Thl. I. und §. 18 Tit. 15 Thl. II. A. L. R. durch Allerh. Erlaß angeordnet oder gestattet wird, mithin der Expropriations-Befehl nur die Anwendung eines feststehenden Prinzips auf einen gegebenen Fall enthält, von welchem Gesichtspunkte die Sache im

§. 10 Tit. 11 Thl. I. A. L. R. aufgefaßt ist, so bedarf es der Veröffentlichung durch die G. S. nicht; es muß aber der landesherrliche Erlaß in beglaubigter Abschrift oder in beglaubigtem Extrakte entweder den einzelnen Betheiligten mitgetheilt, oder in den betr. Gemeinen in der, für öffentliche örtliche Bekanntmachungen üblichen Form durch die mit der Ausführung beauftragte Behörde bekannt gemacht werden.

In derselben Weise ist auch dann, wenn vermöge besonderer Gesetze die Verwaltungs-Behörde zur Anwendung der Expropriation ohne einen besondern Allerh. Erlaß ermächtigt ist, mit der Veröffentlichung des, diese Anwendung aussprechenden Beschlusses zu verfahren, in welchem dann die betr. gesetzliche Bestimmung speciell anzuführen ist.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 132 Nr. 125.)

II. Für die Kurmark gelten in dieser Beziehung die Vorschriften des Ed. v. 18. April 1792 §§. III. bis XVIII. (s. oben S. 208 ff.), welche durch die V. v. 15. Juni 1803 (s. oben S. 211) auch für die Neumark gesetzliche Kraft erlangt haben.

Zu dem Ed. v. 18. April 1792 (§. XVIII.) ist demnächst die (nachstehende) abändernde V. v. 8. Aug. 1832, betr. die Bestimmungen des Ed. v. 18. April 1792 §. XVIII. Nr. 15 litt. a—i, in Bezug auf die Geldentschädigungen für zum Chausseebau abgetretenen Grund und Boden, ergangen:

Wir Friedrich Wilhelm, rc. rc. haben es angemessen gefunden, die Bestimmungen des Ed. über die Verbindlichkeiten der Unterthanen in der Kurmark, in Ansehung des Chausseebaues, d. d. Berlin, 18. April 1792 ad §. XVIII. Nr. 15 litt. a—i, einer Revision zu unterwerfen, und verordnen auf den Vortrag Unseres Staats-Min.:

Die Bestimmungen des Ed. über die Verbindlichkeiten der Unterthanen in der Kurmark, in Ansehung des Chausseebaues, d. d. Berlin, v. 18. April 1792 ad §. XVIII. Nr. 15 sub a—i, werden hierdurch aufgehoben, und es sollen an deren Stelle bei den Geldentschädigungen für abgetretenen Grund und Boden, zur Anlegung von Chausseen und zu den Chaussee-Einnehmer- und Wärterhäusern und Gärten, folgende Vorschriften zur Anwendung kommen:

a) Wenn kontribuable Bewohner des platten Landes, deren Besitzungen noch nicht im Hypothekenbuche eingetragen sind, weil die gutsherrliche und bäuerliche Auseinandersetzung noch nicht erfolgt ist, zum Chausseebau Land herzugeben haben, so können ihnen die Entschädigungsgelder dafür ausgezahlt werden, so bald sie die einwilligende Erklärung der Gutsherrschaft beibringen.

b) Die Reg. bestimmt hierzu einen angemessenen Termin. Geht die Einwilligung der Gutsherrschaft innerhalb desselben nicht ein, so deponirt die Reg., welche den Chausseebau leitet, das Geld bei dem Gerichte, welchem der dazu berechtigte Grundbesitzer unterworfen ist, und dies regulirt die Auszahlung zwischen ihm und der Gutsherrschaft nach den gesetzlichen Vorschriften im Wege der Güte oder durch richterliche Entscheidung. Die Nutzung des Kapitals verbleibt inzwischen demjenigen, der das Land abgetreten hat.

c) Besitzern von Rittergütern kann die Geldentschädigung, wenn sie 200 Thlr. nicht übersteigt, und kein offener Arrest über ihr Vermögen ausgebracht ist, ohne allen weitern Nachweis ausgezahlt werden.

Bei höheren Entschädigungs-Summen muß der Rittergutsbesitzer, wenn das Gut verschuldet ist, ein Attest der Hypotheken-Behörde beibringen, daß er mit den Geldern den ersten hypothekarischen Gläubiger, welcher den Konsens nicht ertheilt, wegen des eingetragenen Kapitals befriedigt, oder dieselben zur Ablösung der etwa eingetragenen Prästationen verwandt hat, und das Kapital oder die Prästation auf so hoch gelöscht worden, oder daß sämmtliche Hypotheken-Interessenten in die Auszahlung an den Besitzer, gewilligt haben.

d) Kann er binnen einer von der Reg. hiezu zu bestimmenden billigen Frist das Attest nicht beibringen, oder mangelt ihm die freie Disposition über das Gut, so zahlt die Reg. das Entschädigungs-Quantum zum Depositorio des Landes-Justizkollegii; das letztere verwahrt die Entschädigungs-Summe bis der Grundbesitzer den zu c) gedachten Nachweis geführt hat, oder verwaltet sie mit Rücksicht auf die Dispositions-Beschränkung des Besitzers als einen Lehns- und Fideikommißstamm, oder als ein Substitutions-Kapital rc.

e) Alle übrige zu a) und c) nicht gedachte Eigenthümer ländlicher oder städtischer Grundstücke werden bei Zahlungen solcher Art, wie die Rittergutsbesitzer zu c) und d) behandelt, mit dem Unterschiede, daß ihnen ohne das zu c) gedachte gerichtliche Attest nur eine Entschädigungs-Summe bis zu 10 Thlr. einschließlich unbedingt,

und ein Mehreres nur unter der Bedingung des Nachweises ausgezahlt werden kann, daß, des abgetretenen Grundstücks ungeachtet, die eingetragenen Gläubiger bei Landgütern noch innerhalb der ersten ⅔, bei städtischen Grundstücken innerhalb der ersten Hälfte des Werthes gesichert bleiben, und daß im Falle der Deposition die Zahlung nicht an das Landes-Justizkollegium, sondern an das Gericht erfolgen muß, welches das Hypothekenbuch über das Grundstück führt.

f) In den zu c) d) e) bemerkten Fällen theilt die Reg. das Zahlungs-Protokoll der betr. Hypotheken-Behörde zu den Grundakten mit. Eine Abschreibung des abgetretenen Landes vom Hauptgute ist nicht erforderlich.

g) Die Verhandlungen der Reg. und der Gerichte über diesen Gegenstand, so wie die Quittungen, oder die Konsense der Hypothekarien, erfolgen stempel- oder sportelfrei bis zur geschehenen Deposition; auch werden keine Deposital-Gebühren angesetzt.

Wir befehlen Unserm Staats-Min., diese V. durch die G. S. zur allgemeinen Nachachtung bekannt zu machen, und haben dieselbe eigenhändig vollzogen.

Berlin, den 8. Aug. 1832.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frhr. v. Altenstein. Graf v. Lottum. Maassen. Frhr. v. Brenn. v. Kamptz. Mühler. Ancillon. Für den Kriegsmin.: v. Schöler.

(G. S. 1832 S. 202.)

III. Für die Grafschaft Mark disponiren in Betreff des in Rede stehenden Gegenstandes die Vorschriften des Chaussee-Regulativs v. 31. Mai 1796. §§. 9—37. (s. oben S. 212 ff.)

IV. In Betreff des Herzogthums Magdeburg und des Fürstenthums Halberstadt sind die bezüglichen Bestimmungen in dem Publik. v. 13. Nov. 1787, betr. die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen, beim Chausseebau (unter Nr. 1 u. 2) ertheilt worden. (s. oben S. 218.)

V. Die (oben mitgetheilte) V. v. 8. Aug. 1832, betr. die Bestimmungen des Ed. v. 18. April 1792 §. XVIII. Nr. 15 litt. a—i, in Bezug auf die Geldentschädigung für zum Chausseebau abgetretenen Grund und Boden, ist später auch auf andere Provinzen für anwendbar erklärt worden.

1) K. O. v. 17. Febr. 1833, betr. die Anwendung der V. v. 8. Aug. 1832 in der Provinz Preußen.

Zur Beseitigung der mannigfachen Schwierigkeiten und Kosten, welche bei der Auszahlung der Entschädigungssummen für die zum Chausseebau in der Provinz Preußen abgetretenen Privatländereien durch die gesetzlichen Förmlichkeiten der Legitimation, den Empfängern verursacht werden, bestimme Ich, Ihrem Antrage v. 2. d. Mts. gemäß, daß bei solchen Zahlungen auch in der Provinz Preußen, die zahlende Behörde dasjenige abgekürzte und weniger kostbare Verfahren anwende, welches in der V. v. 8. Aug. v. J. in Bezug auf die Geldentschädigung für den zum Chausseebau abgetretenen Grund und Boden, in der Kurmark, vorgeschrieben ist. (G. S. 1833 S. 23.)

2) K. O. v. 22. Aug. 1833, betr. die Anwendung der V. v. 8. Aug. 1832 in der Provinz Posen.

Auf Ihren Antrag v. 30. v. M. setze ich hierdurch fest: daß das abgekürzte Verfahren, bei Auszahlung der Entschädigungssummen für die zum Chausseebau abgetretenen Privatländereien, welches die V. v. 8. Aug. v. J. für die Kurmark vorgeschrieben hat, auch in der Provinz Posen angewendet werde, und überlasse Ihnen, diese Anordnung durch die G. S. zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. (G. S. 1833 S. 117.)

3) K. O. v. 18. Okt. 1834, durch welche dieselbe Bestimmung für die Provinz Sachsen getroffen wird. (G. S. 1834 S. 179.)

4) K. O. v. 25. März 1837, ebenso für die Provinzen Schlesien und Pommern. (G. S. 1837 S. 69.)

5) K. O. v. 8. Dec. 1837, ebenso für die Provinz Westphalen. (G. S. 1838 S. 7.)

VI. Für die Rheinprovinz, mit Ausnahme des Ostrheinischen Theils des Regierungs-Bezirks Koblenz, in welchem, mit Einschluß des Gebietes der Stadt Wetzlar, das gemeine deutsche Recht Anwendung findet,

und daher, in so weit es nicht durch noch geltende besondere Landesverordnungen abgeändert oder ergänzt wird, auch bei der Expropriation als Norm dient, sind die betr. Vorschriften in dem Art. 545 des Rheinischen Civil-Gesetzbuches, in den Gesetzen v. 28. Sept. und 6. Okt. 1791 Art. 1 Tit. I. u. Art. 1 Tit. VI., v. 16. Sept. 1807 und v. 8. März 1810 betr. das Verfahren bei zwangsweiser Abtretung von Grundstücken zum öffentlichen Nutzen (v. Danies Handb. der fremdherrl. G., Bd. 5 S. 486) und in der durch das Just. Min. R. v. 18. Febr. 1822 mitgetheilten Instruk. des Staats-Min. v. 23. Juli 1821 über das Verfahren bei Wegnahme des Privateigenthums zu öffentlichen Zwecken (Lottner's Samml., Bd. 2 S. 210 ff.) enthalten.

VII. Gebühren- und Stempelfreiheit der Verhandlungen und Eintragungen über Verträge wegen Abtretung von Grundstücken zum Chausseebau und über die Entschädigungsgelder dafür.

1) K. O. v. 4. Mai 1833, betr. die Stempelfreiheit bei Besitzveränderungen, welche zum Zweck des gemeinen Besten angeordnet werden.

Auf den Ber. des Staats-Min. v. 18. v. M. bestimme Ich, daß bei Besitzveränderungen, welche zum Zwecke des gemeinen Besten unter Verpflichtung der Interessenten angeordnet werden, sowohl den gerichtlichen, als den von Verwaltungsbehörden aufzunehmenden Verhandlungen und allen in dieser Beziehung bei dem Hypothekenbuche nothwendigen Eintragungen und den darüber auszustellenden Urkunden, die Gebühren- und Stempelfreiheit zustehen soll. Das Staats-Min. hat die Bekanntmachung dieser O. durch die G. S. zu veranlassen. (G. S. 1833 S. 49.)

2) C. R. der K. General-Verw. für Handel, Fabrikation und Bauwesen (Rother) v. 26. Nov. 1834 an die K. Reg. zu Arnsberg, und abschriftlich zur Beachtung an sämmtliche übrige Reg.

Durch die von der K. Reg. in dem Ber. v. 2. Sept. d. J. vorgetragenen Zweifel, in Betreff der Stempelpflichtigkeit der Verträge, welche mit den Eigenthümern von Grundstücken und Gebäuden über Abtretungen oder Veränderungen behufs des Straßenbaues, wegen der demselben zu zahlenden Entschädigung, zur mehreren Sicherung des fiskalischen Interesse abgeschlossen werden, bin ich veranlaßt worden, hierüber mit dem K. Fin. Min. in Kommunikation zu treten, welches sich damit einverstanden erklärt hat, daß die Vorschriften der Allerh. K. O. v. 4. Mai v. J. sowohl auf gedachte Verträge, als auch auf Quittungen über Entschädigungsgelder für zum Chausseebau abgetretene Grundstücke anzuwenden, und also dergl. Verträge und Quittungen für stempelfrei zu erachten sind. Ich überlasse der K. Reg., hiernach in der Zukunft zu verfahren. (A. XIII. 971—4. 36.)

VIII. Vergl.:

1) über die möglichste Vermeidung der Expropriation bei Anlegung neuer Chausseen:

a) C. R. des K. Fin. Min v. 19. Mai 1842 (Min. Bl. der inn. V. 1842 S. 232 Nr. 312), und

b) C. R. desselben Min. v. 4. Jan. 1844 (a. a. O. 1844 S. 100 Nr. 122;) (s. unten zur Anweisung v. 6. April 1834 über den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen, §§. 1—12);

2) über das Verfahren bei Veräußerung unbenutzt gebliebener und entbehrlicher Parzelen des zum Chausseebau erworbenen Terrains:

a) R. des K. Fin. Min. v. 29. April 1837 (A. XXI. 535—2. 234.),

b) C. R. desselben Min. v. 29. Jan. 1840 (Min. Bl. d. inn. Verw. 1840 S. 27 Nr. 42),

c) C. R. desselben Min. v. 31. Mai 1843 (a. a. O. 1843 S. 179 Nr. 222); (s. unten im Kap. VI. vom Geschäftsverfahren in Bezug auf den Chausseebau);

3) über das Verfahren bei Berichtigung der Grundentschädigung: C. R. des K. Fin. Min. v. 19. März 1843 (Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 98. Nr. 131, s. ebendas.).

Zweites Kapitel.

Von der Verpflichtung der Grundbesitzer zur Verabreichung von Chausseebau-Material.

1) Das A. L. R. bestimmt hierüber in den §§. 18. u. 19. Tit. 15. Thl. II. (s. oben S. 221.)

2) In Betreff der Kurmark, vergl. §. X. u. §. XVIII. Nr. 10. des Ed. v. 18. April 1792. (Oben S. 209 ff.)

3) In Betreff der Neumark, vergl. die V. v. 15. Juni 1803. (Oben S. 211.)

Dazu (ad 1. und 2.):

K. O. v. 9. Febr. 1828, betr. die Hergabe von Feldsteinen, Sand und Kies zu Chausseebauten in den Marken.

Das Staats-Min. bemerkt in seinem Ber. v. 23. d. M. ganz richtig, daß die Verpflichtung der Grundeigenthümer in den Marken zur unentgeldlichen Hergabe der gewöhnlichen Feldsteine, des Sandes und Kieses nicht blos auf die unmittelbar an die Chaussee angrenzenden Grundstücke beschränkt ist. Der §. X. des Ed. v. 18. April 1792 für die Kurmark, welches durch die V. v. 15. Jan.[1] 1803 auch auf die Neumark ausgedehnt ist, legt den Unterthanen diese Verpflichtung ohne eine solche Beschränkung auf. Es muß daher auch ferner bei dieser bisher stattgefundenen unbeschränkten Anwendung dieses G. bleiben. Es muß dagegen aber auch die Vorschrift des §. XVIII. Nr. 10 desselben überall befolgt, und den Besitzern wirklich verursachter Schaden oder gegründeter Verlust, taxmäßig nach der Bestimmung des G. ersetzt werden.

Berlin, den 9. Februar 1828. Friedrich Wilhelm.

An das Staats-Ministerium.

(A. XII. 546. — 2. 158., Bergius G. S. S. 245., Amtsblatt der Provinz Brandenburg.)

4) In Betreff der Grafschaft Mark vergl. die §§. 26—29 und §. 33 des Chaussee-Regl. v. 31. Mai 1796 für die Grafschaft Mark.

(s. oben S. 213 ff.)

5) In Betreff des Herzogthums Magdeburg und des Fürstenthums Halberstadt vergl. das Publik. v. 13. Nov. 1787 sub 2. (s. oben S. 218.)

6) Die vorstehend (ad 1 bis 5) angeführten Bestimmungen sind demnächst modificirt worden durch die (nachstehende) K. O.

K. O. v. 11. Juni 1825, betr. die Vergütigung für die von Grundbesitzern aus ihren Feldmarken zum Chausseebau hergegebenen Feldsteine, Sand und Kies.

Da nach dem Ber. des Staats-Min. v. 31. d. M. in Preußen von einigen Grundbesitzern für die zum Chausseebau erforderlichen, von ihren Feldmarken zu verabfolgenden Feldsteine, Sand und Kies eine besondere Vergütigung verlangt worden, obgleich diese Materialien bis dahin gar nicht verkäuflich gewesen sind, also daselbst keinen Geldpreis gehabt haben; so setze Ich, wie solches auch bereits in einigen andern Provinzen seit geraumer Zeit gesetzlich stattfindet, und in Betracht der bedeutenden Vortheile, welche den Grundbesitzern in ihren wirthschaftlichen Verhältnissen, durch die Nähe der Chaussee-Anlage sonst erwachsen, hierdurch fest, daß Feldsteine, Sand und Kies zum Chausseebau, außer dem Ersatz des etwa an dem Lande verursachten Schadens, von dem Grundeigenthümer in der Regel unentgeldlich überlassen werden müssen, und ihm nur dann noch eine besondere Vergütung zugestanden werden soll, wenn derselbe glaubhaft nachweisen kann, daß er dergleichen Materialien zu eigenen Bauten selbst bedarf, oder daß er solche vor dem beabsichtigten Bau der Chaussee, während seiner Besitzzeit anderweitig schon an Ort und Stelle verkauft hat, alsdann ihm der nachgewiesene Verkaufspreis ebenfalls zu vergüten ist.

Die Verabfolgung der Materialien darf indessen, den Fall des eigenen Bedarfs zum Bau ausgenommen, wegen Führung dieses Nachweises niemals verzögert werden.

(G. S. 1825. S. 152.)

---

[1]) Die V. ist hier irrthümlich v. 15. Jan. 1803 allegirt; dieselbe ist unterm 15. Juni 1803 ergangen.

Dazu:

R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 10. Mai 1846 an die K. Reg. zu R.

Die Allerh. K. O. v. 11. Juni 1825 bedient sich, wie der K. Reg. auf die Anfrage in dem Ber. v. 12. Febr. c. eröffnet wird, bei Feststellung der Verpflichtung der Grundbesitzer zur Verabreichung des Chausseebau-Materials des allgemeinen Ausdruckes „Chausseebau". Da dieses sowohl den Neubau, als den Unterhaltungsbau umfaßt, so folgt, daß die Vorschriften des Gesetzes auch auf den letztern Anwendung finden. So viel dagegen die beiden Ausnahmefälle, in welchen Entschädigung gewährt werden soll, betrifft, so hat der Gesetzgeber in dem zweiten als terminus ad quem nicht den Chausseebau überhaupt, sondern den beabsichtigten Bau der Chaussee bezeichnet, hierunter kann aber nur der Neubau der Chaussee verstanden werden, und hieraus folgt, daß der Nachweis der Verkäuflichkeit des Materials für die Entschädigungsfrage nicht von Erheblichkeit ist, wenn die Verkäufe erst nach begonnenem Neubau stattgefunden haben.

Gründet der betheiligte Grundbesitzer dagegen den Entschädigungsanspruch auf das eigene Bedürfniß, so ist der Zeitpunkt, wann letzteres eingetreten? für die Entschädigungsfrage gleichgültig, vielmehr ist jenem unbenommen, aus diesem Fundamente zu jeder Zeit seinen Anspruch geltend zu machen.

Nach diesen Grundsätzen hat die K. Reg. in Zukunft zu verfahren.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 27 Nr. 22.)

7) Ueber die Bedingungen, unter welchen Steine und Kies aus K. Forsten zum Kunststraßen-Bau entnommen werden dürfen und das hierbei zu beobachtende Verfahren bestimmt das C. R. der K. Reg. zu Marienwerder v. 19. Sept. 1832 an sämmtl. Landraths-Aemter.

In Folge eines Special-Falls sehen wir uns veranlaßt, dem K. Landrathsamt hierdurch zu eröffnen, daß es den Fuhrunternehmern keinesweges freisteht, Steine und Kies zur Unterhaltung der Kunststraßen aus K. Forst eigenmächtig und nach Willkühr zu entnehmen, sondern es sind dieselben verbunden, sich in solchen Fällen bei den Revier-Forstbeamten mit ihren Anträgen zu wenden, damit solche gehörig geprüft und die Forstdistrikte näher bestimmt werden, woraus die Steine ohne besondern Nachtheil für die Forst, entnommen werden können.

In sofern nun stehende Bäume bei Anlegung der Steingruben rc. fortzuschaffen oder zu untergraben sein würden, kann die Einrichtung der letztern nur unter der Bedingung gestattet werden, wenn die Fuhrunternehmer die Stämme nach der Taxe bezahlen, überhaupt die Forstorte, wo gegraben wird, möglichst wieder ebenen: die Anlegung von Stein- und Kiesgruben in Schonungen dagegen ist jederzeit von unserer besonderen Genehmigung abhängig.

Das K. Landrathsamt hat die Kreiseingesessenen sowie die den Chausseebau leitenden Wegebaumeister hiervon in Kenntniß zu setzen.

Jeder Fuhrunternehmer, welcher sich hiernach nicht achtet, hat unfehlbar zu gewärtigen, als Forst-Kontravenient zur Untersuchung und Strafe gezogen zu werden, und haben wir die Forstbeamten demgemäß instruirt. (A. XVI. 894.—4. 36.)

Drittes Kapitel.

Von der Verpflichtung zu Hülfsdiensten beim Baue und bei der Unterhaltung der Chausseen.

I. In Betreff der beim Baue der Chausseen und deren Unterhaltung von den Adjacenten und den Gemeinden zu leistenden Hülfsdienste enthält:

1) das A. L. R. in Thl. II. Tit. 15. §§. 17, 23 u. 24 folgende Vorschriften:

§. 17. Bei der Anlegung von Chausseen oder Dammstraßen, statt ordinärer Landstraßen, sind die zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner nur nach dem Maaße zu helfen schuldig, nach welchem sie bei Anlegung einer gewöhnlichen Landstraße Dienste thun müßten.

§. 23. Von der gewöhnlichen Unterhaltung solcher Dammstraßen gilt alles, was von der Unterhaltung der Wege verordnet ist. (§§. 13, 14, 15.[1])

---

[1]) Vergl. die §§. 13, 14 u. 15. des A. L. R. II. 15, unten in der Abth. III. (von den gewöhnlichen Wegen).

§. 24. Zu Hauptreparaturen hingegen, die ohne Verschulden der zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner entstanden sind, sind dieselben nur in eben dem Maaße, wie bei der Anlegung, zu helfen verbunden. (§. 17.)

2) Für die Kurmark ertheilt das Ed. v. 18. April 1792 über die Verbindlichkeit der Unterthanen der Kurmark in Ansehung des Chausseebaues und deren Entschädigung, in den §§. II., III., XI. bis XV. ausführliche Anordnungen über diesen Gegenstand, verlangt jedoch insbesondere nur denjenigen Beitrag, den die Verpflichteten zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden. (s. oben S. 207 ff.)

3) Diese Vorschriften gelten nach der V. v. 15. Juni 1803 auch für die Neumark. (s. oben S. 211.)

4) In Betreff der Grafschaft Mark ertheilt das Chaussee-Reglement v. 31. Mai 1796 §§. 39—48 die betreffenden Anordnungen. (s. oben S. 214 ff.)

5) In Betreff Schlesiens sind die den Gemeinden bis dahin obgelegenen Fuhren und Dienste zur Unterhaltung der Chausseen, zugleich aber auch die dem Landfuhrwesen bis dahin zugestandenen Begünstigungen bei Entrichtung des Chausseegeldes aufgehoben durch die (nachstehende) K. O. v. 11. Juli 1838.

Auf den Ber. und nach dem Antrage des Staats-Min. v. 18. v. M. bestimme Ich, daß die nach dem Wege-Zoll-Regl. für das Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz v. 26. August 1789, der Dekl. v. 1. März 1800[1]) und dem Publik. v. 26. Okt. 1802[2]) den Gemeinden obliegenden Fuhren und Dienste zur Unterhaltung der Chausseen, zugleich aber die, dem Landfuhrwesen in Schlesien bei Entrichtung des Chausseegeldes zugestandenen Begünstigungen, v. 1. Januar 1839 ab wegfallen, und auch in Schlesien die Chausseegelder, ohne Ausnahme, nach dem Chausseegeldtarif v. 28. April 1828 vom gedachten Zeitpunkte ab erhoben werden sollen. Diese O. ist durch die G. S. bekannt zu machen.

Teplitz, den 11. Juli 1838. Friedrich Wilhelm.

An das Staats-Ministerium.

(G. S. 1838 S. 379.)

6) Für die Reg. Bezirke Magdeburg und Merseburg ist in dieser Beziehung die nachstehende K. O. v. 22. Juni 1839, betr. die Aufhebung der bisherigen Chausseebau-Dienste in den Regierungsbezirken Magdeburg und Merseburg ergangen[3]).

Auf Ihren Ber. v. 11. v. M. bestimme Ich nach Ihrem Antrage und in Bezug auf Meine im Landtagsabschiede v. 31. Dez. 1838[4]) den Sächsischen Provinzialständen ertheilte Zusicherung, daß die in den Regierungsbezirken Magdeburg und Merseburg nach Maaßgabe des Publik. v. 13 November 1787[5]) zu leistenden Baudienste zur Unterhaltung der Staats-Chausseen v. 1. Jan. k. J. an nicht weiter in Anspruch genommen werden sollen. Rücksichtlich derjenigen Dienste, welche in den gedachten Regierungsbezirken auf den Grund des Ed. v. 14. Juli 1742 und des Mandats v. 21. Mai 1743[6]) zur Unterhaltung der nicht chausseemäßig ausgebauten, Wege abzuleisten sind, behält es bis zur Publikation

---

[1]) Vergl. das Wege-Zoll-Regl. v. 26. August 1789 u. dessen Dekl. v. 1. März 1800 oben S. 219. u. 220.

[2]) Vergl. das Publik. v. 26. Okt. 1802 in Korn's neuer Schles. Ed. S. Bd. 8. S. 253.

[3]) Hierdurch sind:
a) das Publik. der K. Reg. zu Magdeburg v. 4. Febr. 1817 (A. I. 87. — 1. 78) nebst der Dekl. dazu v. 4. April 1819 (Lentze's Prov. Recht des Fürstenth. Halberstadt, S. 424) und
b) das R. d. K. Min. d. F. u. d. J. v. 13. Sept. 1817 (A. I. 77. — 4. 50.)
antiquirt.

[4]) Der fünfte Sächsische Prov. Landtags-Abschied v. 31. Dec. 1838 ertheilt (sub II. 12) die Zusicherung der Aufhebung der Chausseebaudienste der Landgemeinden in Sachsen. (Bergius Ergänz. d. G. S., S. 635.)

[5]) Vergl. das Publik. v. 13. Nov. 1787, oben S. 217.

[6]) Vergl. das Ed. v. 14. Juli 1742 und das Mandat v. 21. Mai 1743, unten in Abth. III. Unterabth. II.

abändernder gesetzlicher Vorschriften das Bewenden. Sie haben diese O. durch die G. S. bekannt zu machen.

Berlin, den 22. Juni 1839. Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanz-Min. Grafen v. Alvensleben.

(G. S. 1839 S. 234.)

II. In Betreff der Verpflichtung zur Wegräumung des Schnees von den Kunststraßen disponirt die (nachstehende) K. O. v. 8. März 1832.

Da nach dem Ber. des Staats-Min. v. 11. v. M. über ein neues Wegereglement berathen wird, so ist es angemessen, damit auch die Anordnungen über die Verpflichtung der Anwohner zur Wegräumung des Schnees von den Kunststraßen zu verbinden und nur vorläufig will Ich nach den gemachten Vorschlägen bestimmen:

1) Wenn eine Chaussee dergestalt verschneiet, daß die Passage nicht blos erschwert, sondern dergestalt unterbrochen wird, daß sie mit den gewöhnlichen Unterhaltungsmitteln nicht wieder hergestellt werden kann; so sollen die Einwohner des Ortes, in deren Feldmark sich der Schneefall ereignet, sogleich zutreten und mit vereinten Kräften das eingetretene Hinderniß zu heben bemüht sein, ohne dafür Vergütung zu erhalten. Jedoch soll diese Hülfsleistung nur in soweit unentgeldlich gefordert werden, als sie sich auf Einen achtstündigen Arbeitstag beschränken läßt. Die Lokal-Polizeibehörden sind verpflichtet, für die Ausführung dieser Maaßregel speciell Sorge zu tragen und erforderlichen Falls die unvorzügliche Einwirkung des Landraths in Anspruch zu nehmen. Exemptionen sind hierbei nicht zu gestatten. Die Vertheilung der Arbeiten auf die Einwohner des Ortes hat die Lokal-Behörde zu ermessen, wenn der Landrath nicht zeitig genug darauf einwirken kann. Ist aber bei einem einzelnen Vorgange ein Zweifel über die Repartition entstanden, so hat die Prov. Reg. deshalb billige Grundsätze mit Rücksicht auf die besondere Prov. Verfassung zur Beobachtung in künftigen Fällen vorzuschreiben.

2) Wenn verschneiete Fuhrwerke aus dem Schnee auszugraben sind, soll die Arbeit von den Anwohnern nach den Bestimmungen zu 1. ohne Beschränkung auf eine Stundenfrist, unentgeldlich verrichtet werden.

3) Wenn es nöthig befunden wird, außer den vorgedachten Fällen eine Chaussee vom Schnee zu reinigen, oder wenn in dem Falle zu 1. mit der achtstündigen Hülfsleistung der Anwohner nicht auszureichen ist; so soll die Chausseebau-Kasse die Kosten tragen. Die Wegebau-Inspektoren sollen jedoch, wenn sie freiwillige Arbeiter nicht in erforderlicher Zeit und Zahl dingen können, die Polizei-Obrigkeiten der in der Nähe der Chaussee belegenen Orte um die Gestellung von Arbeitern gegen Bezahlung des an dem Orte und zu der Zeit gewöhnlichen Tagelohns requiriren und die betreffenden Behörden einer solchen Requisition unverzüglich zu genügen verpflichtet sein. Dem Landrathe muß von dem Verfügten durch die Wegebau-Inspektoren in jedem Falle Nachricht gegeben werden, damit derselbe das Verfahren nach Bewandniß der Umstände kontrolire.

4) Die Landräthe, welche auf dergleichen Ereignisse in den Wintermonaten aufmerksam sein müssen, werden ermächtigt, den Wegebau-Inspektoren in schleunigen Fällen untergeordnete Beamte, oder sonstige zuverlässige Personen, insbesondere auch die Chaussee-Einnehmer zu substituiren. Zugleich aber haben sie darauf zu halten, daß von der zu 3. gedachten Gestellung der Hülfsarbeiter nicht ohne dringende Veranlassung und nur bei gänzlichem Mangel an freiwilligen Arbeitern Gebrauch gemacht werde. Sie haben Sorge zu tragen, daß das Tagelohn richtig und pünktlich bezahlt, kein Mißbrauch getrieben und jede etwa entstehende Streitigkeit geschlichtet werde. Reicht ihre Amts-Autorität in einzelnen Fällen nicht hin, so haben sie Behufs der Remedur die Prov. Reg. sofort in Kenntniß zu setzen.

Das Staats-Min. hat gegenwärtige O., deren Bestimmung vorläufig bis zur Bekanntmachung des neuen Wege-Reglements in Anwendung zu bringen sind, durch die G. S. bekannt zu machen und die Provinzial-Behörden mit den erforderlichen Anweisungen zu versehen.

Berlin, den 8. März 1832. Friedrich Wilhelm.

An das Staats-Ministerium.

(G. S. 1832 S. 119.)

Dazu:

1) C. R. d. K. Reg. zu Aachen v. 21. April 1837 an sämmtl. K. Landräthe.

Auf die uns von Ihnen unterm 7. d. M. vorgelegte Anfrage des Bürgermeisters N., wie die zum Schneeräumen auf den Chausseen, nach dem O. v. 8. März 1832 aufzubietenden Gemeindedienste zu repartiren; ob arme Einwohner davon zu eximiren und wiefern bei öfter wiederholten Schneefällen mehrmalige unentgeldliche Hülfsleistungen der

Gemeinden zu verlangen seien, eröffnen wir Ihnen, mit Beziehung auf die bestehenden höheren Vorschriften, Folgendes:

1) Da es darauf ankommt, den Gefahren und nachtheiligen Folgen eines plötzlichen und glücklicherweise selten eintretenden Naturereignisses in möglichst kurzer Frist zu begegnen, so muß die Verpflichtung zur Hülfeleistung als eine ganz allgemeine angesehen werden. Hieraus folgt aber keinesweges, daß jedesmal ein Aufgebot in Masse stattfinden müsse, vielmehr wird diese Nothwendigkeit kaum in einzelnen Landgemeinden von geringer Bevölkerung eintreten. Der Umsicht der Lokalbehörden muß es überlassen bleiben, die Maßregeln nach dem Bedürfniß gehörig abzumessen; jedenfalls wird die Anzahl der aufzubietenden Arme mit den Umständen und zu beseitigenden Hindernissen in das richtige Verhältniß zu setzen sein, auch ist es einleuchtend, daß eine Ueberzahl von Arbeitern das Werk mehr hindern als fördern würde.

Selbstredend kann für diese zur schnellen Hülfe erforderlichen Leistungen kein ganz genauer Vertheilungs-Maaßstab gefunden werden, indessen ist durch zweckmäßige Anrechnung bei ferneren Schneefällen oder bei den übrigen Gemeindediensten eine verhältnißmäßig stärkere Heranziehung der wohlhabenden Einwohner, welche über mehr Hände zu gebieten haben, gegen den einzeln stehenden Hauswirth, und hierdurch eine billige Ausgleichung nicht unmöglich. Namentlich wird es hierdurch möglich sein, die Gemeinde auf mehrere Fälle des Bedürfnisses zu vertheilen.

Die Verrichtung durch Lohnarbeiter wird sich in der Regel nur da als angemessen darstellen, wo größere Städte betheiligt sind, oder die aufzuräumende Strecke im Verhältniß zur verpflichteten Bevölkerung unbedeutend ist.

2) Wenn bei gehöriger Ableistung der gesetzlich vorgeschriebenen achtstündigen Arbeitszeit die requirirte Gemeinde die Kommunikation auf der verschneiten Straße nicht vollständig hat herstellen können, sondern hierzu weitere Arbeit erfordert wird, so sind auf Requisition der Chausseeverwaltung, (Baumeister resp. Wegewärter) sofern auf anderm Wege keine Tagelöhner so schnell zu erhalten sein sollten, die nöthigen Leute von der Gemeinde gegen das übliche Tagelohn zu stellen, welches auf den betreffenden Straßenbau-Fonds liquidirt werden wird. Die Listen hierüber sind zwar von den Wegewärtern zu führen, jedoch wird dadurch die Mitaufsicht der Lokalbehörde zur Ermunterung der Arbeiter und Aufrechthaltung der Ordnung nicht entbehrlich gemacht. Ist der Bürgermeister selbst an dieser Aufsichtsführung gehindert, so hat derselbe sich angemessen vertreten zu lassen.

3) Ereignet sich der jedenfalls nur seltene Fall, daß nach so eben hergestellter Passage, durch Schneefall oder Schneetreiben, neue Hindernisse eintreten, welche die Verwaltung nicht ohne Beihülfe der Gemeinden beseitigen zu können erachtet, so haben letztere auf diesfällige Requisition die nöthigen Leute neuerdings während einer achtstündigen Arbeitszeit unentgeldlich zu stellen.

Diese Anordnungen gründen sich darauf, daß das Wegräumen ungewöhnlicher Schneemassen, keineswegs als zur Chaussee-Unterhaltung gehörig, sondern als eine durch allgemeine Calamität, wie Feuers- und Wassersnoth, gebotene polizeiliche Hülfsleistung, welcher Niemand sich entziehen soll, zu betrachten ist.

Ueberdies genießen die an den, oder in der Nähe der Chausseen gelegenen Gemeinden bei schneller anwachsender Bevölkerung einleuchtende Vorzüge des Verkehrs, während andere an Haupt-Kommunal-Wegen liegende Gemeinden alle Last der Unterhaltung, wie des Schneeräumens, wozu sie ebenfalls im Interesse des öffentlichen Verkehrs angehalten werden, allein zu tragen haben.

Hiernach kann es den Lokalbehörden bei gehöriger Belehrung ihrer Administrirten nicht schwer fallen, diese von der Billigkeit und dem Nutzen unentgeldlicher gemeinsamer Anstrengungen zum Bemeistern des den Verkehr hemmenden Schnees zu überzeugen. Wenn aber die Böswilligkeit Einzelner sich gegen diese eben so billige als nothwendige Maßregel auflehnt, so ist, damit nicht durch ein so böses Beispiel der Erfolg der nothwendigen Maaßregel für die Zukunft unsicher gemacht werde, unnachsichtlich mit gesetzlicher Ahndung dagegen zu verfahren, und sind uns dergl. Fälle jedesmal speziell zur Anzeige zu bringen.

Uebrigens gereicht es uns zur Freude, daß bei dem bedauerlichen außerordentlichen Schneefalle zu Anfange dieses Monats in fast allen Kreisen, mit wenigen Ausnahmen, die löblichen Anstrengungen der Gemeinden Behufs möglichst baldiger und genügender Wiederherstellung der Passage stattgefunden und hierzu nur der Anregung der Kreis- und Lokalbehörden bedurft haben. Es hat sich aber hierbei auch neuerdings bewährt, daß das persönliche Einwirken der H. Landräthe und Bürgermeister an Ort und Stelle, den guten Willen der Einwohner zu beleben, besonders geeignet ist, und wird zuverlässig erwartet, daß in ähnlichen künftigen Fällen namentlich die Bürgermeister stets persönlich die von den Gemeinden unentgeldlich zu leistenden Arbeiten leiten und die Wegebaubeamten kräftig unterstützen werden. (A. XXI. 538—2. 237.)

2) V. v. 6. Jan. 1849 wegen Aufhebung der Verpflichtung zur unentgeldlichen Hülfleistung bei Wegräumung des Schnees von den Chausseen.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. verordnen auf Grund des Art. 105 der Verfassungs-Urkunde, nach dem Antrage Unseres Staats-Min., was folgt:

Die nach §. 1 der V. v. 8. März 1832 (G. S. S. 119) zur Räumung des Schnees von den Chausseen zu leistende Hülfe der Einwohner des Orts, in deren Feldmark sich der Schneefall ereignet, soll künftig nicht mehr unentgeldlich gefordert, sondern dafür in gleicher Weise, wie dies im §. 3. der gedachten V. bestimmt ist, das zu der Zeit am Orte gewöhnliche Tagelohn aus der Chausseebau-Kasse gezahlt werden.

Urkundlich ꝛc.

Gegeben Charlottenburg, den 6. Jan. 1849. Friedrich Wilhelm.
Graf v. Brandenburg. v. Ladenberg. v. Manteuffel. v. Strotha. Rintelen. Für den Finanz-Min. Kühne. v. d. Heydt. Graf v. Bülow.
(G. S. 1849 S. 80.)

Mit Bezug hierauf (ad 2) ist nachstehende Bekanntmach. des K. Staats-Min. v. 4. Okt. 1849 erlassen worden.

Nachdem die auf Grund des Art. 105 der Verfassungsurkunde unterm 6. Jan. d. J. erlassene, in der G. S. S. 80. verkündete

V. wegen Aufhebung der Verpflichtung zur unentgeldlichen Hülfsleistung bei Räumung des Schnees von den Chausseen,

jenem Art. der Verfassungsurkunde gemäß den später zusammengetretenen Kammern zur Genehmigung vorgelegt worden ist, haben beide Kammern der gedachten V. ihre Genehmigung ertheilt.

Dies wird hierdurch zur Beachtung bekannt gemacht.

Berlin, den 4. Oktober 1849. Das Staas-Ministerium.
Graf v. Brandenburg. v. Ladenberg. v. Manteuffel. v. Strotha. v. d. Heydt. v. Rabe. Simons. v. Schleinitz.
(G. S. 1849 S. 378.)

Viertes Kapitel.

Von den technischen Grundsätzen in Betreff des Neubaues und der Unterhaltung der Kunststraßen.

Die K. Ober-Bau-Deputation überreichte unterm 26. Nov. 1814 dem damaligen Geh. Staats- und Fin. Min. v. Bülow den Entwurf einer Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen. Diese Anweisung enthielt in ihrem ersten Theile die Instr. zur Anlegung der Kunststraßen; der zweite Theil handelte von der Unterhaltung und Instandsetzung derselben. Der Fin. Min. genehmigte diese Anweisung und fertigte den ersten Theil mittelst C. R. v. 22. Dec. 1814, den zweiten mittelst C. R. v. 29. März 1816 sämmtl. Reg. zur Nachachtung zu. Unterm 24. Nov. 1823 zeigte demnächst die K. Ober-Bau-Deput. dem Fin. Min. v. Bülow an, daß sie Veranlassung genommen habe, eine neue Anweisung, unter Berücksichtigung der neuesten Erfahrungen über diesen Gegenstand, auszuarbeiten. Die Genehmigung dieser neuen Instr. erfolgte Seitens des Fin. Min. unterm 21. Dec. 1823. Dieselbe zerfiel in drei Theile, von welchen der erste von der Anlegung der Kunststraßen, der zweite von der Unterhaltung derselben handelte, und deren dritter Theil die Anweisung zur Dienstführung der beim Kunststraßen-Bau angestellten Beamten enthielt. Diese neue Anweisung wurde sämmtl. Reg. mittelst C. R. v. 18. Febr. 1824 mitgetheilt.

Im Jahre 1833 unterzog sich das K. Min. des Inn. für H., G. u. Bauwesen, vor welchem damals das Chausseewesen ressortirte, einer anderweitigen Revision der in Rede stehenden Anweisung. Die daraus hervorgegangene, von dem Könige genehmigte, Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. 6. April 1834 hat die älteren Anweisungen völlig aufgehoben und ist an deren Stelle getreten. Sie ist den sämmtl. Reg.

mittelst C. R. v. 10. April 1834 zur Nachachtung mitgetheilt worden und zerfällt in zwei Theile. Der erste Theil enthält (in 172 Paragraphen) die Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen; der zweite Theil enthält (in 30 Paragraphen) die Anweisung zur Dienstführung der bei den Kunststraßen angestellten Beamten[1]).

Der zweite Theil der Anweisung v. 6. April 1834, nebst den dazu ergangenen Ergänzungen und Erläuterungen, ist in der Bau-Polizei (bei der Darstellung der Verhältnisse der Staats-Bau- und Wege-Beamten[2])) gegeben worden, weshalb nur darauf hingewiesen wird und hier nur der erste Theil, welcher die technischen Grundsätze für den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen aufstellt, mit den darauf bezüglichen abändernden und ergänzenden Bestimmungen, mitzutheilen bleibt[3]).

I. Anweisung des K. Min. des Inn. für H., G. u. Bauwesen (v. Schuckmann) v. 6. April 1834 zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen (Thl. I.).

Erste Abtheilung.

Anweisung zum Bau der Kunststraßen.

Erster Abschnitt.

Wahl der Straßenlinie.

Wahl der Linie.

§. 1. Die Wahl der Linie, in welcher eine Kunststraße zwischen bestimmten Orten zu bauen, ist das erste Geschäft, welches der sorgfältigsten Ueberlegung bedarf. Es kommt darauf an, diejenige Linie auszumitteln, in welcher die Kunststraße am leichtesten entwässert und trocken erhalten werden kann, und die Lasten mit dem geringsten Kraft- und Zeit-Aufwande fortzuschaffen sind.

a) Mit Rücksicht auf Material, Oerter, die berührt werden, und Beschaffenheit des Terrains.

§. 2. Nächstdem verdient die Linie den Vorzug, welche den besten Materialien der Gegend am meisten sich nähert, die mehrsten und bedeutendsten bewohnten Oerter berührt, mithin große, unwirthbare Wälder und Haiden umgehet, und im Gebirge den Thälern der Ströme, Flüsse und Bäche, zwischen welchen keine zu weit ausgedehnte Wasserscheide liegt, möglichst folge.

§. 3. In den meisten Fällen werden Berge und Hügel zu umgehen, und das Durchschneiden eines Thales, welchem die Kunststraße der Hauptrichtung nach folgt, wird zu vermeiden sein; am wenigsten dürfen Thäler deshalb verlassen werden, um über das §. 21 bestimmte Maaß hinaus durch Vergrößerung des relativen Gefälles an Länge zu ersparen.

§. 4. In einer nicht bergigten also meist flachen Gegend ist der Rücken einer nach beiden Seiten abhängigen sanften Anhöhe der leichten und sicheren Entwässerung der Straße vorzüglich günstig.

§. 5. In den Thälern fließender Gewässer darf die Straße dem Abflusse des Wassers nicht hinderlich und vom Hochwasser nicht erreicht werden.

§. 6. Seen, Moräste und solche Senkungen, deren Entwässerung schwierig wird, sind zu umgehen, es sei denn, daß nach genauer Vergleichung der beiderseitigen Anlage-

---

[1]) Diese historischen Mittheilungen gründen sich auf den Inhalt der Akten des K. Min. für H., G. u. Bauwesen, sign. Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen, Wegebausachen Gen. B. 57. No. 8.

[2]) Vergl. den §. 1 in der Bau-Pol., S. 174, Note 1. ad b., die §§. 2—7, a. a. O. S. 179 bis 181, die §§. 8 u. 10 ebendas. S. 182, den §. 9 ebendas. S. 185, die §§. 11 bis 30 ebendas. S. 188—192.

[3]) Die Anweisung v. 6. April 1834 ist mit sämmtl. dazu gehörigen Hülfs-Tafeln, Erläut. und Zeichnungen im Buchhandel (Berlin bei Duncker u. Humblot in Commission, gr. 4to, 111 Seiten und 14 Kupfer-Tafeln, Preis 4⅙ Thlr.) erschienen. Dieselbe wird daher hier nur ihrem Texte nach (ohne die sehr umfangreichen Beilagen) mitgetheilt, indem sich diesem Texte die dazu erlassenen Ergänz. und Erläut. anschließen.

und Unterhaltungskosten die Durchschüttung des Straßendammes (bei welcher auf Nachsinken und deshalb erforderliche breitere Grundfläche, so wie auch auf die Sicherung des Dammes gegen Wellenschlag zu rechnen ist) nicht kostbarer, als das Umgehen wird.

§. 7. Ebenso sind Quellenläger, die nicht leicht entwässert werden können, zu vermeiden.

b) Auf schnelle Abtrocknung.

§. 8. Die Kunststraße muß den Sonnenstrahlen und dem Luftzuge möglichst ausgesetzt sein.

Bei Dörfern und kleinen Städten, durch welche nicht ziemlich gerade, breite und hochliegende Wege führen, kommt es deshalb zunächst auf eine Prüfung an, mit welchem Kostenaufwande diesen Uebelständen abzuhelfen ist. Machen unverhältnißmäßige Kosten die Umgehung nothwendig, so muß die Straße möglichst nahe und, wenn es thunlich ist, an der Süd-, Ost- oder Westseite vorbeigeführt werden.

An Hügeln und Bergen ist, wo möglich, der südliche oder doch der östliche oder westliche Abhang und in Thälern die Seite zu wählen, welche von den begrenzenden Höhen nicht beschattet wird.

c) Auf Lage gegen Ströme und Flüsse, tiefe Schluchten, steile Bergwände ꝛc.

§. 9. Die Sicherheit der Straße gegen Beschädigung durch Abbruch an Ufern und Abgründen, durch Versandung, Ueberschüttung mit Steingerölle u. s. w. verdient bei der Wahl der Linie nicht minder alle Berücksichtigung. Es sind daher Stellen, wo dergleichen Beschädigungen sich besorgen lassen, entweder ganz zu vermeiden, oder, wenn dies nicht möglich, ist die Straßenlinie wenigstens so zu wählen, daß die erforderlichen Schutzmittel leicht angewandt werden können.

§. 10. Bergabhänge, an welchen der Boden quellig ist, und, von Nässe durchweicht, von Zeit zu Zeit weiter herabgleitet, Stein- und Erdrutschen, Felsenwände, welche Bergfälle befürchten lassen, sind ebenfalls zu vermeiden, wenn es schwierig ist, die erforderlichen Sicherheitsmaaßregeln dawider zu treffen.

d) Gegen Sandschollen.

§. 11. Sandschollen müssen umgangen werden, insofern der Umweg nicht unverhältnißmäßig groß oder kostbarer wird, als die Schutzanlagen gegen das Versanden der Straße.

§. 12. Wo die angegebenen Hindernisse nicht vorhanden sind, oder ohne zu große Schwierigkeiten oder bedeutende Mehrkosten gehoben werden können, ist die gerade Linie zwischen zwei Ortschaften, welche berührt werden sollen, als Richtung der Straße zu wählen. Bloß zu dem Zwecke, entfernte Gesichtspunkte, Thürme u. dergl. lange in's Auge zu fassen, sollen keine Aufopferungen aus Staats-Kassen gemacht werden.

Abrundung der Winkelspitzen bei veränderter Straßenrichtung.

§. 13. Zu jeder Biegung der Straße muß der erforderliche Raum vorhanden sein, um die Biegung durch eine Bogenlinie nach einem möglichst großen Halbmesser bilden zu können.

Rücksicht auf die Lage gegen Landesgrenzen.

§. 14. Wo die Kunststraße auf eine Landesgrenze zugeführt wird, oder neben derselben fortläuft, wird die Bestimmung der Richtung der höheren Behörde vorbehalten, ehe die technischen Ermittelungen beginnen.

Zweiter Abschnitt.

Aufnahmen zur Anlage der Straße und Anordnung der Profile.

Ausstecken der Linie.

§. 15. Die nach den Vorschriften des ersten Abschnittes gewählte Linie wird durch hohe Pfähle ausgesteckt. Die Entfernung dieser Pfähle von einander richtet sich nach der Beschaffenheit des Terrains; sie bezeichnen die Mittellinie des Planums.

Nummerpfähle.

§. 16. In dieser Pfahlreihe werden, nachdem die Biegungen der neuen Straße genau abgesteckt worden sind, die Nummerpfähle 100 Ruthen von einander entfernt gesetzt. Sie werden mit fortlaufenden Nummern bezeichnet, der Pfahl am Anfangspunkt mit Nr. 0, der folgende mit Nr. 1 u. s. w.

Zielstangen.

§. 17. Der Durchschnittspunkt zweier geraden Linien wird durch eine hohe Zielstange bezeichnet.

Längenmaaßstab.

§. 18. Die Straßenlinie wird nach der Preuß. Ruthe vermessen und nach einem Maaßstabe von 50 Ruthen auf den Dezimalzoll, jede schwierige Stelle aber nach größerem Maaßstabe besonders aufgezeichnet.

Gegenstände, die auf der Wegekarte zu zeichnen sind; Spezial- und Generalkarte.

Außerdem sind auf einer vollständigen Wegekarte anzugeben:

a) die alte Straße, in Verbindung mit der gewählten neuen Linie;

b) alle, zur Verbesserung der Straßenrichtung bereits vorgeschlagenen oder noch für zweckmäßig gehaltenen Linien, wenn dieselben nicht zu weit entlegen sind;

c) alle, bei dem kunstmäßigen Bau der Straße in Betrachtung kommenden Gegenstände, als: Berge und Hügel, Seen und Flüsse, Brücher, Sümpfe, Gräben, Wälder und Gebüsche (letztere in den, in den Forstkarten gebräuchlichen Farben), Felder, Wiesen, Gärten, Städte, Dörfer und einzelne Häuser, Windmühlen und einzelne Bäume, welche als feste Punkte benutzt werden können, Sandschollen, Steinbrüche, Kieslager u. dergl.

Sind die Lagerungsorte der Baustoffe zu entfernt, so genügt die Angabe ihrer Entfernung mit näherer Beschreibung derselben im nachbenannten Erläuterungs-Bericht. Liegen die Materialien näher, so sind die Zufuhrwege zu zeichnen.

d) die Grenzen und Namen der Feldmarken, desgleichen die Grenzen der, an die alte und neue Straße anstoßenden einzelnen Grundstücke und die Namen ihrer Besitzer.

Sollten diese Grundstücke aber sehr klein sein, und daher nach dem im Eingange dieses §. vorgeschriebenen Maaßstabe weder deutlich gezeichnet, noch richtig berechnet werden können, so fallen diese einzelnen Grundstücke in der Wegekarte weg, und ist dann eine besondere Grundentschädigungskarte nach einem größeren Maaßstabe anzufertigen.

e) die neue Bahn in der geregelten Breite mit ihren Wendungen, Seiten- und Abzugsgräben;

f) die Hauptnummern, §. 16, sowohl als die nachbenannten Nivellements-Stations-Nummern.

Eintheilung der Karte in Sectionen.

Diese Spezialwegekarte wird, wenn die neue Straße mehrere Meilen lang ist, sectionsweise auf einzelne Blätter gezeichnet, und illuminirt. Der alte Weg ist blaßgelb, die neue Kunststraße blaßcarminroth anzulegen. Es darf in der Regel ein Blatt nie größer als 4 bis 5 Fuß lang und 2 Fuß breit sein. Jede Section muß mit einer Anschluß-linie durch einen festen Punkt anfangen und endigen. Damit aber auch aus den einzelnen Sectionen hervorgehe, welche Richtung die Straße über beide Anschlußlinien hinaus nimmt, so ist solche an beiden Enden der Karte noch 50 Ruthen weiter anzugeben, doch nur in Linien.

Endigt eine Section an einer Stadt oder an einem Dorfe, so muß der Ort auf die eine Section vollständig aufgezeichnet, und darf also die End- oder Anschlußlinie nicht mitten durch die Ortslänge oder Breite gezogen werden. Von sämmtlichen Sectionen ist eine General-Karte nach dem Maaßstabe von 250 Ruthen auf den Decimalzoll anzufertigen, welche unter allen Umständen, so lang auch die auf einmal zu bauende Straße sein mag, auf ein einziges Blatt gezeichnet werden muß, sofern die Straße sich nicht über Hauptorte oder solche Punkte, die unabänderlich mit einander verbunden werden sollen, hinaus erstreckt. Findet die ganze Spezialkarte auf einem Blatte von der angegebenen Größe Raum, so ist keine Generalkarte erforderlich. Das Papier zu sämmtlichen Karten wird vorher auf Leinewand gezogen und dafür gesorgt, daß es völlig trocken sei, ehe darauf gezeichnet wird.

Nivellement und Längenprofil.

§. 19. Das Nivellement wird in der Mittellinie des Planums der neuen Straße aufgenommen und dabei Folgendes beobachtet:

a) Wenigstens alle 10 Ruthen werden kurze, 3 Zoll über der Erde vorstehende Pfähle eingeschlagen und auf diese die Tafelstangen gestellt. Bei steilen Abhängen sind die Entfernungen in kürzeren Abtheilungen zu nehmen.

b) Der Längendurchschnitt wird nach dem Maaßstabe der Spezialkarte, dagegen werden

c) die Höhen nach einem 24mal so großen Maaßstabe aufgetragen;

d) besonders steile oder in kleinen Strecken abwechselnde Stellen, welche nach dem angegebenen Maaßstabe nicht beurtheilt werden können, müssen auf den Rand des Profilrisses nach größerem Maaßstabe gezeichnet werden;

e) durch den höchsten Punkt des Längendurchschnitts wird eine Horizontallinie gezogen, und von dieser werden die verticalen Abstände der abgewogenen Punkte angegeben;

f) bei bedeutenden Höhenunterschieden sind zur leichteren Uebersicht Parallellinien in Entfernungen von einem Decimalzoll mit der Haupt-Horizontallinie zu ziehen;

g) das Profil muß nach der wahren Länge der zu entwerfenden Straße und nicht nach der horizontalen Projection aufgetragen werden.

h) Die Haupt- und Stationsnummern in dem Nivellementsprofil müssen mit den

Nummern in der Wegekarte übereinstimmen; die ersteren werden in Römischen und die letzteren in Arabischen Ziffern geschrieben.

i) Wo Flußthäler berührt werden, muß die höchste Ueberschwemmung nach dem nächsten Pegel ausgemittelt und im Profil angezeigt werden. In Ermangelung der Pegel wird ein anderer fester Punkt in der Nähe des Gewässers aufgenommen und eingetragen.

k) Wenn der Abhang nach den weiter unten festgesetzten Vorschriften vertheilt ist, so wird die geregelte Kronenlinie der Straße roth ausgezogen.

l) Oben an der Horizontallinie wird das Verhältniß der Länge zum Abhange eingeschrieben und angegeben, wie viel Duodecimalzoll die Straße Gefälle auf die Ruthe Länge bekommt.

m) Die Sohlenlinien der Seitengräben werden blau gezeichnet.

n) Der über der regulirten Kronenlinie (nach k) liegende Abtrag wird schwärzlich und der unter derselben liegende Auftrag blaßroth angedeutet.

o) Alle, die neue Straßenlinie durchschneidende Gräben, Brücken, Durchlässe, Grenzen und an derselben liegenden Gegenstände, als Ortschaften, Aecker, Wiesen, Wälder ꝛc. müssen angegeben werden.

p) Alle Seitennivellements, die zur Rechtfertigung der Wahl der Straßenlinie nöthig erachtet werden, so wie diejenigen, welche auf die Abwässerung der Straße Bezug haben, müssen auf die im Hauptnivellement angenommene Horizontallinie und auf die Wegekarte bezogen werden.

q) Die verschiedene Beschaffenheit des Bodens in der gewählten Straßenlinie ist unten am Rande des Blattes, welches den Längendurchschnitt enthält, durch Farben zu bezeichnen.

r) Jedes Nivellements-Profil von Straßen muß an feste, unverrückbare Gegenstände, deren in der Nähe gewöhnlich mehrere zu finden sind, angeschlossen, und dies sowohl im Plane, als in der Nivellements-Tabelle bemerkt werden. Ganz besonders sind dergleichen Gegenstände in der Nähe des Anfangs- und Endpunkts eines jeden Nivellements zu ermitteln und aufzunehmen.

s) Wenn ein Nivellement als eine Fortsetzung eines schon in dieser Art festgelegten Nivellements zu betrachten ist, so muß das neuere an den nächsten festen Punkt des älteren angeschlossen werden.

t) Die Verbindung eines neueren Nivellements mit einem schon vorhandenen älteren an der Grenze zweier Reg.-Bezirke darf nicht außer Acht gelassen werden, vielmehr sind die in dem letzteren festgelegten nächsten Punkte auch in jenes aufzunehmen.

Querprofile.

§. 20. Querprofile müssen besonders da, wo der Boden nach der Seite abhängig, und wo es zur Berechnung des Auf- und Abtrages erforderlich ist, aufgenommen werden. Ihre Höhe und Breite ist nach dem Höhenmaaßstabe der Längenprofile aufzutragen. Sie sind mit den zugehörigen Nummern des Hauptlängenprofils und der Wegekarte zu bezeichnen, und können, wenn es der Raum gestattet, entweder unter oder über dem Längenprofil an den entsprechenden Vertikallinien, oder, wenn dies nicht thunlich ist, auf besondere gewöhnliche Papierbogen aufgetragen, in letzterem Falle geheftet und in dieser Art dem Bauprojekte beigefügt werden. In diesen Querprofilen ist zugleich der Querschnitt der neuen Kunststraße mit den dazu gehörigen Seitengräben anzugeben. Der Ab- und Auftrag und die auszuhebenden Gräben werden eben so illuminirt, wie im 19ten §. ad n. für die Längenprofile vorgeschrieben worden ist.

Abhang der Straße.

§. 21. Das Steigen und Fallen einer Kunststraße richtet sich zunächst nach der, durch das Nivellement ermittelten Profillinie der Oberfläche des natürlichen Terrains. Selten ist diese Linie von der Art, daß die Krone der Straße ihr unabänderlich folgen kann. Es ist daher nöthig, solche durch Auf- und Abtrag gehörig zu regeln. Dabei ist jedoch ein häufiger Wechsel des Steigens und Fallens zu vermeiden, und bei Vertheilung des Gefälles über Berge, ehe die größte Höhe nicht erreicht ist, die einmal gewonnene Höhe, wo möglich, und wenn die Kosten dadurch nicht ganz unverhältnißmäßig erhöht werden, nicht wieder aufzugeben, damit die Straße, bis auf den Gipfel, beständig ansteige.

Als äußerste Grenze wird für den Abhang einer Kunststraße in gebirgigen Gegenden acht Zoll auf die laufende Ruthe, oder $\frac{1}{18}$ der Länge, in bloß hüglichten Gegenden sechs Zoll auf die laufende Ruthe, oder $\frac{1}{24}$ der Länge, und zwar nur bis auf eine Höhe von 100 Fuß bestimmt.

Wechselt das größte zulässige Gefälle nicht mit Geringerem auf längere Strecken ab, so muß auf jede folgende 100 Fuß Höhe der Abhang um einen halben Zoll auf die

Ruthe vermindert werden, bis das Gefälle in gebirgigen Gegenden nur noch sechs Zoll und in hüglichten nur noch vier Zoll auf die laufende Ruthe beträgt.

Von Ruheplätzen und Prellen.

§. 22. Wenn das starke Gefälle von 8 bis 6 Zoll einschließlich für die Ruthe auf langen Strecken anhält, oder, wo es die örtlichen Umstände sonst nothwendig machen, wie z. B. an den Wegegeld-Erhebungsstellen, müssen fünf Ruthen lange Ruheplätze angelegt, und darf denselben entweder gar kein Längengefälle oder doch nur höchstens eins, von einem Zoll pro Ruthe, gegeben werden.

Sogenannte Prellen, welche zu dergleichen Ruheplätzen, oder zur Ableitung des Regen- und Schneewassers von der Straßenoberfläche dienen sollen, sind unzulässig.

Kronenlinie.

§. 23. Zur möglichsten Beförderung der Abwässerung einer Kunststraße darf ihre Kronenlinie in der Regel keine horizontale Lage haben, sondern muß entweder steigen oder fallen, und ihr Längen-Abhang mindestens einen Viertel Zoll auf die laufende Ruthe oder $\frac{1}{576}$ der Länge betragen. Aufgedämmte Straßen in beinahe waagerechter Erdfläche, oder solche Strecken, die dem Luftzuge in allen Richtungen ausgesetzt sind, und daher vorzüglich trocken liegen, machen jedoch hievon eine Ausnahme, und können, wenn die Umstände es erfordern, eine ganz oder beinahe waagerechte Krone erhalten.

Wendungen in gebirgigen Gegenden.

§. 24. Wendungen der Straße erhalten entweder gar keinen Längen-Abhang, oder doch nur auf die Ruthe ein Gefälle von einem Zoll.

Auf- und Abtrag.

§. 25. Der Auftrag muß dem Abtrage möglichst gleich sein, insofern der Abtrag aus Einschnitten entnommen werden kann: doch dürfen Durchschnitte oder Hohlwege, bloß um Erde oder Steine zu gewinnen, nicht gemacht, wo sie aber des Längengefälles wegen unvermeidlich sind, müssen sie so kurz als möglich angelegt werden.

Einschnitte in Felsenwände.

§. 26. In feste Felsenwände, neben welchen kein Raum zur Straße vorhanden ist, wird dieselbe in der Regel so weit eingeschnitten, daß mit dem, aus dem Einschnitte erfolgenden Gestein der außerhalb der natürlichen Böschungslinie des Felsens fallende Theil des Straßenkörpers aufgeschüttet werden kann.

Breite des Planums.

§. 27. Die Breite des Planums richtet sich nach der Lebhaftigkeit des Verkehrs auf der Straße und nach anderen örtlichen Umständen.

In der Regel wird dasselbe nicht über 40 und nicht unter 24 Fuß Breite erhalten dürfen.

Wo der Boden sehr kostbar ist, oder wo lange Dämme durch Stromthäler u. s. w. geschüttet werden müssen, wird die für die ganze Straße bestimmte Breite des Planums so weit zu beschränken sein, als der Verkehr es nur irgend gestattet. Schluchten über tiefe Gründe sind gewöhnlich schmal und daher in der Regel nicht dahin zu rechnen. Die dadurch entstehende Veränderung der Breite des Planums einer und derselben Straße darf nicht in zu kurzen Strecken Statt finden; die geringste Länge, auf welche der Weg einerlei Breite behalten muß, ist Einhundert und Funfzig Ruthen, und der Uebergang von einer Breite zur andern muß wo möglich auf einer Anhöhe, vor einem Orte, oder in einer Biegung erfolgen. Sind die zu übersetzenden Thäler schmaler als 150 Ruthen, dann wird das Planum in seiner vollen Breite angelegt, wenn die Kosten dadurch nicht unverhältnißmäßig erhöht werden.

Biegung der Straße.

§. 28. Wenn den Bestimmungen des §. 13 entgegen es nicht möglich sein sollte, die Biegung einer Straße außerhalb der Ortschaften nach einem großen Halbmesser zu bilden, dann ist in der Biegung das Planum um ein Viertel oder die Hälfte breiter anzulegen.

Anlage des Planums.

§. 29. Nach der Breite der Straße wird das Planum überall waagrecht angelegt, ausgenommen längs einem Bergabhange, wo dasselbe nach der Bergseite hin um $\frac{1}{36}$ der Breite gesenkt werden muß.

Seitengräben.

§. 30. Beim Auftrage muß zuerst der Auswurf aus den Seitengräben berücksichtiget werden, wenn er zum Straßenbau tauglich ist.

Die Seitengräben sind jedoch in der Regel nicht breiter und tiefer, als es die Ableitung des Wassers erfordert, anzulegen.

§. 31. Wo die Straße auf einem Höhenrücken liegt, der zu beiden Seiten Abfall hat, da sind Seitengräben nur auszuführen, wenn die Begrenzung oder der Schutz der Straße solche erfordert. Dagegen erhält jede, an einen Bergabhang sich lehnende

Kunststraße an der Bergseite einen Graben. In Durchschnitten sind zwei dergleichen, neben aufgedämmten Straßen aber nur dann Gräben nöthig, wenn das Planum sich nicht um zwei Fuß über die Bodenfläche erhebt, oder die Fortleitung des Wassers von den Seiten abhängender Straßentheile ihre Anlage erfordert.

§. 32. Die Gräben erhalten nach Verhältniß ihres Gefälles und der abzuführenden Wassermasse die erforderliche, wenigstens aber zwei Fuß Sohlenbreite. Wo die Gräben zur Abwässerung bestimmt sind, müssen sie von jeder Scheide bis zur nächsten Ableitung ein stetiges Gefälle erhalten, welches in der Sohle durch eingesenkte, platte Steine alle 5 oder 10 Ruthen fest bezeichnet wird.

§. 33. Um sehr tiefe und breite Seitengräben zu vermeiden, muß jede mögliche Ableitung des Wassers aus dem Straßengebiet benutzt werden.

Höhe der Straße über die Erdfläche.

§. 34. Jede Straße muß über die Erdfläche erhöhet werden, der Fall ausgenommen, wo dieselbe auf dem Rücken einer Anhöhe liegt.

Bei der Höhenlage der Straße ist möglichst darauf zu halten, daß solche in flachen Gegenden, in trockenem Boden nicht weniger als zwei Fuß, in feuchtem nicht weniger als drei bis vier Fuß, und zwar in völlig fertigem Zustande, d. h. mit Einschluß der Besteinungsstärke, betrage.

Muß die Straße durch eine der Ueberschwemmung ausgesetzten Gegend geführt werden, so ist ihre Krone mindestens zwei bis drei Fuß über dem bekannten höchsten Wasserstande anzulegen.

Stärke der Böschung.

§. 35. Die Stärke der Böschung ist zunächst abhängig von Beschaffenheit der Fels- oder Erdart.

In sandigem Boden, als der losesten Erdart, muß die Böschung der Gräben an der innern oder Straßenseite anderthalbfüßig, an der äußern wenigstens einfüßig, in Durch- und Einschnitten aber ebenfalls anderthalbfüßig sein.

Auftragsprofile erhalten in dergleichen Boden eine anderthalbfüßige, und Abtragsprofile an der Nordseite eine zwei-, an der Süd-, Ost- oder Westseite eine anderthalbfüßige Böschung.

Terrassen.

§. 36. Ist die Höhe des Auf- und Abtrages größer als fünf bis sechs Fuß, so sind außerdem nach Beschaffenheit des Bodens auf jede fünf bis sechs Fuß Höhe Terrassen von wenigstens anderthalb Fuß Breite anzulegen.

Straßendämme, welche dem Wellenschlage ausgesetzt sind.

§. 37. Straßendämme, welche dem Wellenschlage ausgesetzt sind, müssen dreifüßig abgeböscht werden, und außerdem zwei Fuß über dem niedrigsten Wasserspiegel eine sechs Fuß breite Berme (Banquet) erhalten.

Dritter Abschnitt.

Construction der Straße.

Entwässerung der Straße.

§. 38. Zur vollständigen Entwässerung und Trockenlegung der Straße, so wie zur Verhinderung alles Ansammelns des Wassers, muß in jeder Niederung eine Durchleitung und eine Ableitung angebracht werden. Wo diese Ableitung nicht sogleich bis in vorhandene fließende Gewässer fortgeführt werden kann, läßt sich der Wasserüberfluß zuweilen in Senkgruben auffangen, oder nach nahe liegenden Schluchten abführen.

Rigolen.

§. 39. Ist ein Quellenlager vorhanden, oder das Aufweichen der Straßensohle unter der Versteinung zu befürchten, dann müssen steinerne Rigolen (unterirdische Kanäle) mit Platten bedeckt, gemacht werden.

Durchlässe.

§. 40. Durchlässe müssen mindestens zwei Fuß breite Oeffnungen erhalten, und durchweg massiv erbaut werden. Wenn die Seitenmauern nicht höher als 3 Fuß sind, und der Scheitel der Oeffnung wenigstens 2 Fuß und nicht tiefer als 4 Fuß unter dem Planum liegt, so ist es zulässig, die Steine der Seitenmauern in Moos zu setzen; bei anderen Abmessungen müssen letztere hingegen in Kalk aufgeführt werden.

Die Oeffnungen, welche die in Moos gesetzten Seitenmauern bilden, dürfen nur mit Steinplatten überdeckt werden; dagegen ist es zulässig, die in Kalk gemauerten Durchlässe

entweder mit Deckplatten zu versehen oder auch zu überwölben. Unter der Sohle werden an beiden Enden Heerdmauern angelegt und die Sohle selbst wird gepflastert oder nach Umständen gänzlich ausgemauert.

Straßenbrücken.

§. 41. Straßenbrücken müssen die zum Abfluß des Wassers erforderliche Weite und Höhe haben, und, wenn die Geldmittel es gestatten, ganz massiv oder doch mit Stirnmauern erbaut werden. Es ist jederzeit darauf Bedacht zu nehmen, daß die Widerlager, Stirn- und Mittelwände gegen das Sinken und Unterwaschen gehörig gesichert werden. Bei gepflasterten Brückensohlen sind die vorhin für die Durchlässe vorgeschriebenen Heerdmauern ebenfalls anzubringen. Erhalten die Brücken gewölbte Bögen, so muß der Anfang der Bögen wo möglich nicht unter dem bekannten höchsten Wasser liegen. Ueber den Gewölben wird ein Thon- oder Lehmschlag von einem Fuß Höhe, und wo kein Thon oder sehr fetter Lehm zu beschaffen ist, eine Ueberfüllung von Ziegel- oder Steinstücken gebracht, die mit Kalkmörtel vergossen werden. Erhalten sie hölzerne Bahnen, dann sind die Balken mit Birkenrinde oder Deckbohlen zu bedecken, bevor der Belag aufgebracht wird; auch sind in der Mitte zwei Balken an einander zu legen, damit bei Reparaturen die Bahn getheilt und während der Herstellung die eine Hälfte benutzt werden kann und die Passage nicht unterbrochen werden darf.

Höhe der Brücken gegen die Bahn der Straße.

§. 42. Brücken dürfen in der Regel die Bahn der Straße nicht erhöhen. Wo solches unvermeidlich ist, müssen weit auslaufende Rampen mit einem Gefälle von 2, höchstens 3 Zollen auf die Ruthe, angeschüttet werden.

Bei überwölbten Brücken läßt sich durch Eintheilung der Oeffnung in mehrere kleinere die Höhe der Brücke vermindern, insofern durch den Bau mehrerer Pfeiler der Kostenbetrag nicht vermehrt und der zureichende Abfluß des Wassers nicht verhindert wird.

Breite der Brücken.

§. 43. Durchlässe, so wie Brücken bis 18 Fuß lichte Weite, müssen so breit sein als die Straße. Bei Brücken, welche über größere Flüsse und Seen führen, genügt in der Regel eine 24füßige Breite.

Brücken über die Seitengräben. Abfahrten.

§. 44. Verbindungsbrücken über Seitengräben müssen da angelegt werden, wo Seitenwege von der Kunststraße abgehen, und dürfen da nur zwei Fuß weit sein, wo die Menge des abzuführenden Wassers nicht eine größere Weite nothwendig macht. Die Höhe der Abfahrten darf nicht über $\frac{1}{16}$ der Länge betragen.

Feldbrücken.

§. 45. Bei Feldbrücken sind die Vorschriften des vorigen §. ebenfalls zu beobachten, es sei zu deren Bau der Straßenbau-Fonds, oder der angrenzende Grundbesitzer verpflichtet.

Wo bei geringer Tiefe der Seitengräben Feldbrücken nicht nöthig sind, da sind die Gräben von dem Verpflichteten Behufs der Durchfahrten und Viehtriften an dazu näher zu bestimmenden Stellen in der erforderlichen Breite mit flachen Böschungen zu pflastern.

§. 46. Die besondere Anweisung über den Bau der Brücken überhaupt wird, als nicht hierher gehörig, übergangen, und nur die Untersuchung des Baugrundes (§. 86) zur unverbrüchlichen Pflicht gemacht.

Gepflasterte Ueberfälle.

§. 47. Wo Wild- und Gießbäche die Straße zuweilen überströmen und die Anlage gehörig weiter Brücken zur Durchleitung der Bäche durchaus nicht Statt finden kann, sind Ueberfälle anzulegen.

Im Erläuterungsbericht ist jedoch die Unumgänglichkeit derselben überzeugend nachzuweisen.

Der Rücken des Ueberfalles ist nach der Länge in einer, in der Vertical-Ebene liegenden sanften Curve und in der Breite der Fahrbahn horizontal anzulegen. Die Senkung der Curve darf in der Mitte derselben nicht mehr als $1\frac{1}{2}$ Fuß unter der Krone der Straße betragen; dagegen muß die Länge des Ueberfalls der wahrscheinlichen größten Wasserconsumtion angemessen sein, und das Querprofil desselben nach dem Abfalle hin mit sanfter, ebenfalls zu pflasternder Böschung auslaufen.

Futtermauern.

§. 48. Wenn die Straße in Bergabhänge zum Theil eingeschnitten werden muß, und diese sich nicht angemessen abböschen und terrassiren oder sonst auf eine andere Art sicher stellen lassen, sind Futtermauern anzulegen, theils um den Straßendamm gegen die Thalseite hin zu stützen, theils aber auch um das Nachsinken des obern Theils des Abhan-

ges, falls solcher nicht aus Fels besteht, zu verhüten. Dergleichen Futtermauern können in der Regel von lagerhaften Steinen trocken und in Moos aufgeführt werden. Sie sind fest und tief zu gründen, und es muß ihnen sowohl nach der innern, besonders aber nach der Thalseite einige Böschung gegeben werden. Zum Abzug des Wassers sind in den Futtermauern die nöthigen Oeffnungen anzubringen.

Befestigung der Böschungen.

§. 49. Die Böschungen der Gräben und der Auf- und Abtragsprofile sind gehörig zu befestigen. Wo der Boden es nicht gestattet, die Befestigung durch Grassaamen oder eingelegte Quecken innerhalb Jahresfrist zu befördern, da müssen Flach- oder Kopf-Rasen angewendet werden.

Bei einem Gefälle von vier und mehreren Zollen auf die laufende Ruthe muß die Sohle in der Regel, und bei überdies losem Boden müssen auch die Böschungen der Gräben wenigstens zum Theil abgepflastert werden.

Sicherung der Straßen-Dämme gegen Wellenschlag.

§. 50. Der Fuß von Straßen-Dämmen, welche dem Wellenschlage oder dem Anfalle eines fließenden Gewässers ausgesetzt sind, ist durch Deckwerke von Faschinen, oder, wenn der Wellenschlag nicht sehr bedeutend ist, oder kein Ufer-abbruch Statt findet, mindestens durch Rauhwehren gehörig zu sichern.

In Gegenden, wo Faschinen seltener, Steine aber im Ueberfluß vorhanden sind, kann die Befestigung auch durch einen Steinbewurf geschehen.

Gründung der Straße auf Flugsand.

§. 51. Zur festen Gründung einer Straße auf Flugsand muß derselbe mit einer Schicht fester Erde bedeckt und die Sandscholle auf jeder Seite der Straße wenigstens fünf Ruthen breit mit Flechtzäunen, Nesterpflanzungen und dazwischen gesetzten Sandgräsern oder durch Strauchbedeckung zum Stehen gebracht und dann zur Waldanlage besäet werden.

Straßen durch Wälder.

§. 52. Es soll möglichst dahin gewirkt werden, daß neben den Kunststraßen durch Wälder alle Bäume und Sträucher an der Nord- oder Westseite eine Ruthe, an der Süd- oder Ostseite aber zwei Ruthen von dem äußern Grabenborde breit, und in feuchtem Grunde doppelt und dreifach so breit abgetrieben werden. Beschattete Straßen werden im heißesten Sommer bei mangelndem Luftzuge nicht durchweg trocken, erfordern eine sehr kostbare Unterhaltung und sind dennoch bei nicht ganz vorzüglichem Material nicht in vorschriftsmäßigem Stand zu erhalten.

Befestigung der Fahrbahn.

§. 53. Das zur Kunststraße geregelte Planum wird nur so breit, als es vom Fuhrwerk benutzt werden soll, befestiget; der übrige Theil wird als Bankett theils zur Niederlage der Unterhaltungs-Materialien, theils für Fußgänger bestimmt.

Die Befestigung der Fahrbahn kann entweder durch Besteinung oder Bekiesung bewerkstelliget werden, oder es kann auch ein Theil in der Breite besteint, und ein anderer daneben bekieset werden, was bei breiten Straßen am zweckmäßigsten ist.

Vertheilung der Breite des Planums.

§. 54. Die Vertheilung der Breite des Planums kann in der Art erfolgen, wie solche beispielsweise in den untenstehenden beiden Tabellen angegeben ist.

I. Straßen mit einem Sommerwege.

Breite des Planums. Fuß.	Breite der Steinbahn. Fuß.	Breite des Sommerweges. Fuß.	Breite des Materialien-Banketts. Fuß.	Breite des Fußgänger-Banketts. Fuß.
40	16	12	6	6
36	16	12	5	3
32	14	10	5	3
30	14	10	4	2

II. Straßen ohne Sommerweg.

Breite des Planums. Fuß.	Breite der Stein- oder Kiesbahn. Fuß.	Breite des Materialien-Bankettts. Fuß.	Breite des Fußgänger-Banketts. Fuß.
36	24	6	6
32	20	6	6
30	20	6	4
24	16	5	3

Die hier angegebenen Breiten für die Steinbahn sind zwischen den Bordsteinen zu verstehen.

Sommerweg.

§. 55. Der Sommerweg ist in allen Fällen, wo der Abhang der Straße vier Zoll und mehr auf die laufende Ruthe beträgt, wegzulassen, und wird die Steinbahn alsdann um den vierten Theil breiter angelegt.

§. 56. In tiefen Hohlwegen von beträchtlicher Länge, wo es schwierig und kostbar ist, den Sommerweg zu befestigen, kann die Anlage desselben ebenfalls unterbleiben, nur muß die Steinbahn in diesem Falle in eben der Art verbreitet werden.

Wölbung der Steinbahn.

§. 57. Die Wölbung der Steinbahn muß auf jeden Fuß ihrer ganzen Breite, nach erfolgter Befestigung durch das weiterhin vorgeschriebene Abwalzen, bei einem Gefälle von einem Viertheil bis einem Zolle auf die laufende Ruthe, einen halben Zoll betragen, bei einem Gefälle von zwei bis drei Zollen, ein Drittheil Zoll u. s. w., bei sieben bis acht Zollen Gefälle also einen Viertheil Zoll.

Abhang des Sommerweges und der Bankette.

§. 58. Der Sommerweg mit dem Fußgänger-Bankett erhält von der Steinbahn bis zum Graben einen Abhang von $\frac{1}{24}$ der Breite bei ziemlich waagerechter Lage der Kronen-Linie. Dem auf der andern Seite der Steinbahn befindlichen Bankette wird dieselbe Neigung gegeben.

In den Banketten müssen feste Punkte durch eingesenkte platte Steine in Entfernungen von fünf oder zehn Ruthen zur Bezeichnung des Profils angebracht werden.

Wölbung der Kiesstraße.

§. 59. Die Wölbung der Kiesbahn muß auf jeden Fuß ihrer ganzen Breite bei einer, der Länge nach beinahe waagerecht liegenden Krone $\frac{2}{3}$ Zoll betragen.

Diese Wölbung kann nach Verhältniß des sich vergrößernden Gefälles der Straße vermindert werden, doch wird sie bei einem Gefälle von sieben bis acht Zollen auf die laufende Ruthe nicht weniger als $\frac{1}{3}$ Zoll auf jeden Fuß ihrer Breite anzunehmen sein.

Der Abhang der Bankette bleibt derselbe, wie im vorigen §. bestimmt worden.

Profil der Steinbahn und Stärke derselben.

§. 60. Die Profile der Steinbahn sind nach der Stärke der Steinlagen an den Bordsteinen und in der Mitte zu bestimmen.

Diese Steinlagen werden in der Mitte dicker als an den Seiten angefertigt.

Die Stärke der Steinbahn muß bei minder festem Gestein mindestens zwölf Zolle und bei hartem Gestein mindestens acht bis neun Zolle in der Mitte betragen, nachdem ihre Befestigung durch Rammen oder schwere Walzen bewirkt worden ist.

Bordsteine.

§. 61. In das nach der Breite waagerecht geebnete Planum werden, wenn fester z. B. aus Felsengrund bestehender Boden es nicht überflüssig macht, zu beiden Seiten der Steinbahn Bordsteine dergestalt der Länge nach dicht neben einander gesetzt, daß sie so weit mit den Köpfen überstehen, als es dem Querschnitte der Steinbahn und ihrer Seitenstärke über dem Planum, nach den §. 63 wegen ihrer Bedeckung ertheilten Vorschriften, nöthig ist. Die Länge dieser Bordsteine muß zwölf, mindestens zehn Zoll betragen, und ihre Stärke vier bis sechs Zolle.

Zubereitung des Planums.

§. 62. Das Planum zur Stein- und Kiesbahn, so wie zum Sommerwege muß in der oberen Schicht aus einem Boden bestehen, der nicht zu fett und nicht zu

mager ist. Wo derselbe diese Beschaffenheit nicht hat, ist dafür durch Beimengung anderer Erdarten zu sorgen. Auf fettem Boden ist hierzu gewöhnlich eine drei bis sechs Zoll starke Lage Sand oder Grand, auf magerem eine eben so starke Lage Lehm zureichend, die, wenn sie aufgebracht und möglichst gleich dick verbreitet ist, durch Umstechen mit der untern Bodenschicht vermengt werden muß. Das auf diese Art zubereitete Planum wird, bevor die Besteinung oder der Kies aufgeschüttet wird, durch Stampfen, oder noch besser durch Befahren, gehörig befestigt. Auf grobkörnigem Sand oder steinigem Boden ist die Beimengung anderer Erdarten nicht erforderlich.

Anfertigung der Steinbahn.

§. 63. Auf Straßen, die nicht mit sehr schwerem Fuhrwerk befahren werden, kann die Steinbahn aus kleinen Steinstücken, welche ziemlich einerlei Größe haben, gefertigt werden; auf eigentlichen Frachtstraßen ist dagegen eine Steinbahn mit Packlage vorzuziehen.

Im ersteren Falle sind die, zu einer acht bis neun Zoll in der Mitte und sechs Zoll an den Seiten starken Bahn zu verwendenden festen Steine in Stücken zu zerkleinern, welche in keiner Richtung mehr als 1½ bis 2 Zoll messen.

Diese Steinstücken werden auf das zubereitete Planum in drei Lagen aufgeschüttet, nach dem Profile verbreitet und jede Lage für sich tüchtig abgewalzt.

Im andern Falle wird auf das Planum

a) zuerst die Packlage aufgelegt. Bei einer von festen Steinen zu fertigenden, neun Zoll in der Mitte und sechs Zoll an den Seiten starken Bahn müssen die Packsteine nicht höher wie 2½ bis 3½ Zoll sein. Die größten Flächen derselben werden nach unten, die Spitzen aber nach oben gekehrt und die Steine mit ihren Grundflächen so dicht als möglich an einander eingesetzt, die höchsten in der Mitte, die niedrigeren an den Seiten. Demnächst werden die Lücken zwischen den nach oben sich verjüngenden Packsteinen mit zwei bis drei Zoll großen Steinstücken ausgefüllt und diese mit dem Hammer eingekeilt, doch so, daß die ganze Packlage eine rauhe völlig unebene Oberfläche behält.

Sodann wird

b) die zweite Lage aus 1 bis höchstens 1½ Zoll starken, ebenfalls geschlagenen Steinen aufgeschüttet, und so verbreitet und abgewalzt, daß sie mit der Packlage zusammen etwa ⅔ der Dicke der ganzen Versteinung erhält; worauf

c) die obere Lage aus ebenfalls 1 bis höchstens 1½ zölligen zerschlagenen Stücken aufgebracht und die vorgeschriebene Dicke der Steinbahn dadurch vollständig ergänzt wird. Mit der Oberlage werden die §. 61 vorgeschriebenen Bordsteine überschüttet, die ganze Lage nach einer Lehre, welche die Breite der Bahn haben muß, und welche auf die obere Kante der Bordsteine gesetzt wird, verbreitet und alsdann wiederum tüchtig gewalzt.

Ist das härteste Gestein nicht in hinreichender Menge vorhanden, um es für den ganzen Steinschlag zu verwenden, oder nur mit unverhältnißmäßigen Kosten zu beschaffen, so muß es in möglichst großer Menge zu der zweiten und dritten Lage und wenigstens zu letzterer oder ⅓ der Versteinung verwendet werden.

Es wird den Wege-Bau-Beamten zur ganz besondern Pflicht gemacht, auf eine vollkommene Gleichförmigkeit des Steinschlages in der vorgeschriebenen Größe zu halten und die Steinschläger darauf abzurichten. Diese Gleichförmigkeit bedingt die genaue Verbindung, mithin die Festigkeit und Glätte der Steinbahn; sie bewirkt eine gleichmäßige Abnutzung der Bahn, wogegen größere Steine, welche länger hervorstehn, sich von den übrigen ablösen, Veranlassung zu steten Reparaturen und Steine des Anstoßes für das Fuhrwerk sind.

Eine nicht mindere Aufmerksamkeit ist auf tüchtiges Abwalzen zu verwenden, im Interesse der Baubehörde wie des Publikums. Daß dieses die Chausseen mit Aufopferung seiner Gespanne und Fuhrwerke für die Baubehörde festfahre, wenn auch noch kein Wegegeld erhoben wird, ist ohne Ungerechtigkeit nicht zu verlangen. Die Straße aber wird durch Festwalzen besser, und an der Unterhaltung wird das meist erspart, was es mehr kostet. Das Verfahren ist §. 64 beschrieben.

d) Ueber diese Lage und den Sommerweg wird reiner Kies, wenn derselbe irgend zu haben ist, geschüttet. Es ist anzunehmen, daß durchschnittlich eine zwei bis drei Zoll dicke Kieslage hinreicht; sie wird jedoch nicht mit einemmale aufgebracht, sondern nach und nach, und jedesmal, wozu feuchtes Wetter besonders zu benutzen ist, tüchtig eingewalzt.

Da nach §. 60 die Dicke der Steinbahn bei minder festem Gesteine etwas größer als bei hartem ausgeführt werden soll, so sind danach auch im erstern Falle die ad a., b. und c. angegebenen Abmessungen der Steinlagen etwas größer anzunehmen.

Eben so muß die Kieslage auf einer Steinbahn von minder festem Gesteine stärker als bei hartem Gesteine sein. Zeichnungen zu den Querprofilen der Kunststraßen mit und ohne Sommerweg sind Tafel I. beigefügt.

Befestigung der Fahrbahn und Beschreibung des Verfahrens beim Festwalzen.

§. 64. Kann der Kies nicht bei feuchtem Wetter aufgebracht werden, so darf während des Abwalzens, jedoch nur ausnahmsweise, Lehm eingestreut werden, um die Bahn früher zu befestigen. Dieses Einstreuen ist stets aufs Aeußerste zu beschränken.

Wo kein Kies zu haben ist, ist die frühere Befestigung durch Aufbringung von einer dünnen Lage ganz klein zerschlagener Steinstücke oder Steingrus zu befördern.

Endlich ist folgendes Verfahren vorzugsweise in Anwendung zu bringen, wobei zugleich die Art und Weise des Festwalzens nachträglich beschrieben werden soll.

Nachdem, wie oben bei §. 63 b. und c. angeführt worden, die Mittellage mit einer, einschließlich der Belastung etwa 60 bis 70 Ctr. wiegenden Walzmaschine 2 bis 3mal auf jeder Stelle und jedesmal von den Bordsteinen nach der Mitte hin überwalzt, und nach der darauf folgenden Aufschüttung der Oberlage auch diese in gleicher Art, jedoch öfterer, gewöhnlich 5mal — bei sehr hartem Gestein auch wohl 8mal — auf jeder Stelle, anfänglich mit einer 50 bis 60 Ctr. und nach und nach immer mehr zu belastenden, zuletzt 100 bis 120 Ctr. schweren Walzmaschine, überwalzt und die Steindecke hiedurch so fest geworden ist, daß ein etwa mit 50 Ctr. beladener Wagen darüber hinweggefahren werden kann, ohne einen merklichen Eindruck seiner Räder zurückzulassen, wird über die gewölbte Oberfläche der Steinbahn, welche fast alle Rauhheit verloren hat, Lehm dünn aufgestreut. Auf jede Quadratruthe gehören etwa 6 Kubikfuß fetten oder 8 Kubikfuß magern Lehms. Derselbe wird einige Tage vor dem Anfange der letzten Befestigung auf einer Seite, oder besser auf beiden Seiten der Steinbahn in kleine Haufen geschüttet und mehreremal umgestochen, so daß er in kleine Stücke, höchstens wie Erbsen und Haselnüsse groß, zerbröckelt. Jeder kleine Lehmhaufen kann von dem nächstfolgenden etwa 6 Fuß entfernt liegen und muß die bestimmte Menge Lehm enthalten.

Einige Arbeiter nehmen nun flache Schaufeln zur Hand, fassen mit jeder etwa 20 bis 24 Kubikzoll von dem zerbröckelten Lehm, werfen denselben ganz dünn ausgebreitet auf die abgewalzte Steinbahn, und wiederholen dies so oft, bis der Lehm verbraucht und die Oberfläche ganz gleichförmig mit Lehm bedeckt ist. Eingeübte Arbeiter wissen dies Ueberstreuen so geschickt auszuführen, daß fast kein Stein mehr blos liegt. Ungeübte Arbeiter müssen gewöhnlich etwas nachhelfen; denn auf eine ganz gleichmäßige Ausbreitung des Lehms kommt es vorzüglich an. Die Arbeit geht am Besten von Statten, wenn der Lehm zwar etwas aber nur wenig Feuchtigkeit hat. Regnen darf es bei dieser Arbeit nicht, auch darf der Lehm nicht so feucht sein, daß er an der Walze hangen bleibt; aber auch nicht ganz trocken. Nach dem Aufbringen des Lehms wird mit der, einschließlich der Belastung 100 bis 120 Ctr. schweren Walzmaschine jede Stelle ein oder auch zweimal, und zwar wiederum von den Rändern nach der Mitte, überwalzt. Sind nach diesem Ueberwalzen einzelne kleine Lücken in der Oberfläche der Steinbahn nicht mit Lehm ausgefüllt worden, so sind solche mangelhafte Stellen nachzubessern.

Inmittelst wird für die Herbeischaffung und Aufhäufung von eben so viel Grand (Kies) als Lehm gebraucht worden, gesorgt, und dieser dann auf gleiche Weise aufgestreut und festgewalzt. Der Grand ist am Besten, wenn er aus Körnern, so groß als Hanf und Erbsen, besteht. Sollte selbst solcher Grand in der Gegend nicht angetroffen werden, so muß scharfer, möglichst reiner Mauersand genügen. Ob derselbe feucht oder trocken sei, ist fast gleichgültig, denn der etwas feuchte verhindert das Eindringen des Sandes in die Steinbahn.

Nach dem Abwalzen des Grandes wird feuchte Witterung abgewartet und erst dann die Befahrung der neuen Steindecke den Fuhrwerken frei gegeben. Jedoch werden bei Tage einzelne große Steine so auf die Fahrbahn gelegt, daß das Fuhrwerk schlangenförmig zu fahren genöthigt wird. Am Abend müssen jene Vorlegesteine unfehlbar weggenommen werden.

Nach der Größe der Frequenz sowohl als nach der Schwere der Fuhrwerke richtet es sich, ob die Decke wiederholentlich abgewalzt werden muß. Dies darf nicht aus den Augen verloren werden, weil alles auf die erste Befestigung ankommt, und jeder auch noch so kleine Theil, aus dem die Steinbahn besteht, an dem Orte und in der Lage verbleiben muß, wo und wie ihn Menschenhände hingelegt haben, oder wie ihn die Walze an die anschließenden Theile an- und festgedrückt hat.

Bald nach geschehener Befestigung werden für jede Meile Straßenlänge sechs Wärter einstweilig bestellt, welche auf die Bahn sorgfältig achten, locker werdende Steine ablesen, oder wieder in ihre Lage bringen, solche, so wie alle Blößen, sie mögen durch trockne starke Winde oder durch die Befahrung entstehn, wieder mit etwas Lehm und Grand bedecken,

festrammen und nöthigenfalls vorher etwas anfeuchten. Auch besorgen diese Leute das Auflegen und Abräumen der obengedachten Vorlegesteine.

Jeder Wärter erhält eine 20 Pfd. schwere Handramme und eine hölzerne Krücke zum Planiren. Letztere muß leicht und stumpf sein, um den scharfen Eingriff in die Steinbahn zu vermeiden.

Bei diesem Verfahren wird bei mäßig feuchter Witterung die Steinbahn in 6 Wochen so fest, daß sie dem öffentlichen Verkehr ohne Besorgniß vollständig eröffnet und der gewöhnlichen Beaufsichtigung übergeben werden kann. Die Vorlegung der Steine hört dann auf und die einstweiligen Wärter werden entlassen.

Das Befahren der Steinbahn während der Aufschüttung und Befestigung der Oberlage ist völlig unstatthaft, und das Fuhrwerk muß inzwischen auf den Sommerweg, wenn ein solcher vorhanden, sonst aber auf Nebenwege gewiesen werden.

Kann nicht etwa die früher vorhandene Straße bis zur Vollendung der Chaussee benutzt werden, so muß, um die Passage durch den Gebrauch der Nebenwege nicht zu lange zu erschweren, mit den obengedachten Befestigungs-Arbeiten so rasch als nur immer möglich vorgegangen, auch kann die Einrichtung getroffen werden, daß die Aufbringung der Oberlage und die Befestigung derselben nur in Längen von 300 bis 500 Ruthen erfolge.

Beschaffenheit der Steine.

§. 65. Alle zu einer Steinbahn zu verwendenden Steine mit Ausschluß der Bordsteine dürfen nicht rund, sondern müssen scharfkantig sein.

Anwendung der Materialien bei verschiedenartigem Gestein.

§. 66. Bei einer Bahn von verschiedenartigem Gestein gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des §. 60, nur ist, wie gesagt, darauf zu halten, daß das härteste Gestein in den obern Lagen verwendet wird.

Befestigung des Sommerweges.

§. 67. Der neben einer Steinbahn angelegte Sommerweg muß in der Regel mit Kies befestiget werden, wozu eine Aufschüttung von drei Zollen in den meisten Fällen hinreichend sein wird. Der Kies ist nach und nach aufzubringen und tüchtig abzuwalzen.

Kiesstraße.

§. 68. Die Stärke der Bahn einer Kiesstraße ist besonders abhängig von der mehr oder minder guten Beschaffenheit des Materials und des Grund und Bodens; sie ist eben so, wie bei der Steinbahn §. 60 vorgeschrieben worden, anzunehmen.

Der Kies wird in Lagen von drei bis vier Zollen stark, wo möglich bei feuchtem Wetter, aufgeschüttet. Die folgende Lage darf nicht eher aufgebracht werden, bis die untere durch Walzen oder Fuhrwerk einigermaaßen befestigt worden ist.

Prellsteine.

§. 69. Prellsteine werden vor die Bäume und zum Schutz derselben am Fußgänger-Bankett gesetzt.

Steinpflaster.

§. 70. In der Regel wird nur in den Städten, in niedrig gelegenen und engen Dörfern (§. 8), in Ueberfällen, Viehtriften und vor den Einnehmer- oder einzelnen Häusern, wo Fuhrwerke und Vieh anzuhalten pflegen, oder in Gebirgsgegenden, wo Einschnitte nicht zu vermeiden sind und der Abhang von Frachtfuhrwerken befahren wird, mit Steinen gepflastert. Da, wo solches auf Kosten des Straßenbau-Fonds geschehen muß, sind folgende Bestimmungen zu beobachten.

In den Ortschaften erhält das Pflaster mindestens eine Breite von achtzehn Fußen; es darf niemals an den Seiten über dem Grundplanum liegen, und seine Wölbung muß (mit Ausnahme der §. 45 u. 47 angeführten Fälle) einen Drittheil Zoll auf jeden Fuß der ganzen Breite betragen.

Jedes Pflaster muß eine feste Grundlage erhalten. Es ist nicht unmittelbar auf Moor oder Lehm, sondern, wo solcher ansteht, auf eine Bettung von Sand oder Schutt zu legen.

Bevor das Steinpflaster gefertigt wird, ist die ganze Fläche der aufgeschütteten Pflastererde nach der Wölbungslinie des Dammes auszugleichen und mit einer Handramme festzuschlagen.

Das Steinpflaster kann gefertigt werden von abgerundeten, gespaltenen oder behauenen Steinen.

a) Können nur abgerundete Steine verwendet werden, so sind solche in möglichst gleicher Größe, mindestens sieben bis acht Zoll hoch, zum Pflaster auszuwählen. Zu den Randgeschichten werden die größeren Steine angewendet und die anderen in Querreihen von ziemlich gleicher Breite und im Fugenverband neben einander eingesetzt.

Die Spitzen der Steine werden nach unten gesetzt, und die größeren, ziemlich ebenen Köpfe bilden die Oberfläche des Pflasters.

Die unten zwischen den Steinen entstehenden Höhlungen müssen während des Einsetzens mit gespaltenen Keilzwicken ausgefüllt werden. Sodann wird das Pflaster nur mit so viel Sand überschüttet, als zur Ausfüllung der Fugen nöthig ist, bei trockenem Wetter Abends vorher tüchtig genäßt und mit Handrammen von wenigstens 80 Pfd. Gewicht nach dem Profile tüchtig gerammt.

Da ein solches gewöhnliches Pflaster bei starker Benutzung der Straße durch schweres Fuhrwerk keine lange Dauer gewährt, so bleibt es vorzuziehen, den Steinen vor der Verwendung entweder durch Spalten oder Behauen eine zweckmäßigere Form zu geben.

Im ersteren Falle werden

b) die Steine in Stücken dergestalt zerschlagen, daß sie möglichst ebene Seitenflächen mit scharfen, beinahe parallelen Kanten und bei einer Höhe von acht Zollen einen möglichst ebenen gleich breiten Kopf von zwölf bis vier- und zwanzig Quadratzollen erhalten.

Diese Steine werden so dicht als möglich an einander gesetzt, tüchtig ausgezwickt, mit gutem Sande, wie oben bemerkt, überschüttet und festgerammt. Tüchtiger, jedoch nur mit größerem Kostenaufwande, wird das Pflaster bei festem Gestein aus noch kleiner geschlagenen Steinen gefertiget werden können, welche bei der oben bestimmten Höhe von acht Zollen eine Kopffläche von nur vier bis acht Quadratzollen enthalten. Die Steine werden, wie die vorigen, jedoch noch sorgfältiger, dicht neben einander in gutem Verbande eingesetzt, gehörig gerammt und über die Fläche Lehm, mit Wasser verdünnt, dergestalt ausgebreitet, daß die Fugen mit diesem Lehmguß ausgefüllt werden, eben so wie die Fugen eines Ziegelpflasters mit verdünntem Kalkmörtel.

c) Pflaster von Steinen, welche am Kopfe rechtwinklicht und mit parallelen Seitenkanten behauen sind, werden so angefertigt, daß man die Steine in gehörigem Fugen-Verband in schrägen Reihen unter einem Winkel von 45 Graden mit der Mittellinie und in möglichst gleicher Breite neben einander einsetzt, mit gutem Sande überschüttet und tüchtig rammt.

Bepflanzung.

§. 71. Die zur Bezeichnung der Straße bestimmten Bäume werden einen Fuß vom innern Grabenrande entfernt auf die Bankette gepflanzt. Die Entfernung der Bäume nach der Länge der Straße muß, wo sie zur Bezeichnung des Weges dient, in der Regel drei Ruthen betragen und jeder Baum der einen Reihe, der Mitte der Lücke der andern Reihe gegenüber gesetzt werden.

In Fällen, wo die Bepflanzung zur Kostenersparung statt der Geländer §. 74 als Bewährung dienen kann, werden die Bäume den Umständen nach näher gepflanzt, um die erforderliche Sicherheit zu gewähren, und die Entfernung kann nach Lage der Straße bis 10 Fuß betragen.

Die Bepflanzung der Straße wird mit Erfolg nur geschehen können, wenn die Pflanzstämme nicht im Walde, sondern auf freien Plätzen und in einem Boden gewachsen sind, welcher dem der Straße ähnlich und wenigstens nicht besser als dieser ist.

Bäume.

§. 72. Bäume, welche die Aeste waagerecht über den Weg hintreiben, sind zum Bepflanzen der Wege nicht so tauglich, als solche, deren Aeste möglichst aufwärts in die Höhe gehen.

Wo es der Boden gestattet, können die Kunststraßen indeß mit Obstbäumen bepflanzt und die Aeste derselben müssen dann mehr nach der Länge als nach der Breite der Straße gezogen werden. In Wäldern, durch welche die Kunststraße geführt wird, sind jedoch zur Bepflanzung derselben keine Obstbäume zu wählen.

§. 73. In der Nähe der Straße und wo möglich bei den Wegegeld- oder Wegewärter-Häusern sind Baumschulen anzulegen.

Jede Baumschule ist mit einer leichten Befriedigung zu versehen.

Bei der Auswahl des Bodens ist nach §. 71 zu verfahren.

Geländer.

§. 74. Zur Sicherung des Fuhrwerks auf Straßen, welche an Bergabhängen entlang geführt werden, so wie bei hohen Aufträgen und Dämmen sind Geländer anzubringen. Sie werden mit einem Theer- oder Oelanstrich versehen. In manchen Fällen wird man sich des sogenannten schwedischen oder russischen Anstriches bedienen können. Wird ein Oelanstrich gewählt, weil der Kostenpunkt keine überwiegende Rücksichten gebietet, so geschieht derselbe in den Nationalfarben. Es können auch statt der hölzernen Geländer sogenannte Lehn- oder Brustmauern von Bruchsteinen aufgeführt werden, falls diese nahe und daher wohlfeil zu haben sind, oder auch von Backsteinen.

Gebäude.

§. 75. Wenn auf den Kunststraßen eine Wegegeld-Erhebung Statt finden soll, so müssen in der Regel auch Einnehmerhäuser erbaut werden, und zwar in der Regel massiv, jedenfalls von einem einfachen, doch anständigen Aeußern.

In den meisten Fällen ist es zulässig, zugleich die Wohnung für einen Wegewärter mit wenigen Kosten im Einnehmerhause einzurichten, und darauf dann Rücksicht zu nehmen, weil dadurch eine größere Sicherheit für die Kasse erreicht wird.

Zur Aufbewahrung des Feuerungs-Materials und zur Unterbringung des Viehes wird ein besonderes Gebäude errichtet.

§. 76. Wo es die Nothwendigkeit erfordert, für die Wegewärter besondere Wohnungen zu beschaffen, da wird für zwei derselben an der Grenze ihrer Abtheilungen ein Wohnhaus erbaut. Zu jeder der Wohnungen, welche in diesem und im vorigen §. benannt worden, muß ein besonderer Keller im Hauptgebäude und ein Abtritt im Nebengebäude angelegt werden.

§. 77. Bei jedem Wohnhause muß, im Fall fließendes Wasser nicht in der Nähe sein sollte, ein Brunnen angelegt, und derselbe, wenn die Tiefe nicht zu groß ist, mit einer Pumpe versehen werden.

Auch ist für Bewährung des Hofes und der Gärten zu sorgen.

Die acht Normal-Zeichnungen von Einnehmer- und Wegewärter-Häusern Tafel II. bis IX., so wie deren Erläuterung Beilage 1, werden zum Anhalt für alle vorkommende Fälle dienen.

Meilenzeiger.

§. 78. Die Meilenzeiger können nach den beiliegenden Entwürfen von Stein oder auch von Gußeisen angefertigt werden.

In großen Städten, oder wenn damit noch andere Zwecke verbunden werden sollen, wird die Bestimmung über die Bauart und Construction der Meilenzeiger vorbehalten.

Auf der Kunststraße werden die Meilenzeiger an der Seite des Fußgänger-Banketts aufgestellt, und die nöthigen Inschriften, welche auf den folgenden Theil der Straße sich beziehen, sind den herankommenden Reisenden zugekehrt anzubringen.

Vierter Abschnitt.

Veranschlagung der Kosten.

Veranschlagung der Kosten.

§. 79. Zur Ermittelung der Kosten einer Kunststraße und aller dazu gehörigen Bauwerke werden genaue und richtige Anschläge und zwar über folgende Gegenstände speciell ausgearbeitet:

I. Erdarbeit, einschließlich aller Grabenarbeit zur Ab- und Entwässerung der Straße;
II. Befestigung der Böschungen und der Gräben, imgleichen Sicherstellung des Planums, wo sie erforderlich ist, durch Futtermauern, Deckwerke u. s. w. §§. 48, 49 und 50;
III. Straßenbrücken, Durchlässe, Feld- und Wege-Verbindungs-Brükken;
IV. Anfertigung der Stein- oder Kiesbahn und des Sommerweges, imgleichen der Pflanzungen;
    α) Materialien und deren Anfuhre;
    β) Arbeitslohn;
V. Baum- und Schutzpflanzungen, auch Baumschulen;
VI. Geländer und Meilenzeiger;
VII. Wohnhäuser, Stallungen, Bewährungen, und Brunnen;
VIII. Geräthschaften;
IX. Grund- und Nutzungs-Entschädigung;
X. Anlegung der Interimswege, außergewöhnliche Ausgaben und eine Bausch-Summe für nicht vorherzusehende Baukosten;
XI. Aufsichtskosten und Rendantengebühren.

Erläuterungs-Bericht.

§. 80. Dem Anschlage muß ein Erläuterungs-Bericht vorangehen, welcher die Gründe für die Wahl der Linie und der Bauart, Auskunft über die Beschaffenheit des Bodens, über die bei Vertheilung des Gefälles zu berücksichtigenden Umstände, über die für die gehörige Ab- und Entwässerung der Straße nothwendigen Maaßregeln, über die sonst noch erforderlichen Schutz- und Sicherungs-Anlagen; über die Untersuchungen, welche angestellt worden, das beste Material zu ermitteln, dessen Verhalten und Vorkom-

men in den Brüchen und Lagern, dessen bestimmte mineralogische Benennung, Beschaffenheit und die Entfernung, und über den üblichen Tage- und Fuhrlohn, worauf sich die veranschlagten Preise gründen, die etwanigen Verpflichtungen und in Anspruch zu nehmenden Leistungen der Anwohner, die nothwendige Zahl und Größe, imgleichen die Baustellen und Bauart der Gebäude, so wie die Gründe für alle, von den in den vorhergehenden Abschnitten enthaltenen Vorschriften etwa nothwendig erachteten Abweichungen, angiebt und genügend erörtert.

Berechnung des Auf- und Abtrages und Spezial-Anschlag zur Erdarbeit.

§. 81. Der Berechnung des Auf- und Abtrages, der Graben- und überhaupt aller Erdarbeit wird eine der unter A. und B. hier beigefügten, mit der erforderlichen Erläuterung versehenen Hülfstafeln zum Grunde gelegt; oder, wenn nach den Umständen diese Hülfstafeln nicht Anwendung finden, eine andere ausgearbeitet und dem Anschlage zur Erdarbeit beigelegt, zu welchem ein Schema in der Beilage C. gegeben ist. Aus diesem Anschlage muß jedenfalls hervorgehen, wie die Abtrags- und Graben-Erde zum Auftrage verwendet werden soll, und wie weit dieselbe zu verfahren oder zu verkarren ist.

So viel als möglich muß der Inhalt des Abtrages und der Gräben dem Inhalte des Auftrages gleich werden.

Beschaffung fehlender Auftrags-Erde.

§. 82. Ist zum Auftrage noch mehr Erde nöthig, oder der Abtrag zu entfernt, dann wird die Erde von abzutragenden in der Nähe befindlichen Anhöhen, oder, wenn diese nicht vorhanden, aus regelmäßig auszustechenden nicht zu tiefen Gruben, deren Ränder sechsfüßig abzuböschen sind, entnommen. Müssen diese Gruben in gutem Acker ausgestochen werden, dann ist die fruchtbare Dammerde abzuräumen, und solche hiernächst auf die entblößte Fläche wieder auszubreiten, damit diese desto eher zur Benutzung zurückgegeben werden kann.

§. 83. In Fällen, wo es ohne Nachtheil für die Abwässerung zulässig ist, kann die zum Auftrage fehlende Erde ganz oder zum Theil auch dadurch gewonnen werden, daß der äußere Grabenbord eine flache, etwa sechsfüßige Böschung erhält. Von dieser Grabenböschung ist alsdann nur ein drei Fuß breiter Streifen von der äußern Kante der Grabensohle zum Straßengebiet zu ziehen, und der übrige Theil dem Grundeigenthümer zur Benutzung zurück zu geben.

Transport der Erde.

§. 84. In welcher Entfernung die Erde mit Vortheil durch Menschen angekarrt oder durch Pferde angefahren werden kann, muß nach der Oertlichkeit und der Beschaffenheit der Zufuhrwege erwogen und bestimmt werden.

Befestigung der Böschungen.

§. 85. Wenn zur Befestigung der Böschungen Grassamen oder Quecken nicht zureichend erachtet werden, sind die Plätze und deren Entfernungen zu ermitteln und anzugeben, von welchen der alsdann erforderliche Rasen in gehöriger Beschaffenheit und Menge herbeigeschafft werden kann. Ein Gleiches ist hinsichts der Materialien zu den etwa nöthigen Deck- und Sicherungs-Anlagen, Rigolen u. s. w. zu beobachten.

Brücken.

§. 86. Zu jeder Brücke oder jedem Durchlaß von verschiedener lichter Weite und Bauart ist ein besonderer Anschlag, nach einer demselben beizufügenden Zeichnung, nöthig. In die Letztere werden die bekannten höchsten und niedrigsten Wasserstände, so wie die Höhe des darüber etwa zu schüttenden Erddammes bis zur Krone der Straße angegeben.

Die Größe der Oeffnung, die Angabe des höchsten und niedrigsten Wasserstandes, die Tiefe und die Art und Weise der Konstruktion des Fundaments der Brücken und Durchlässe, muß sich schlechterdings auf zuverlässige und genaue Untersuchungen gründen, welche daher auf den verschiedenen Baustellen vorzunehmen sind.

Vergütigung für Materialien.

§. 87. Wo für die Entnahme der zur Anfertigung der Stein- oder Kiesbahn und des Sommerweges erforderlichen Materialien gesetzlich oder herkömmlich eine Vergütigung geleistet werden muß, ist bei Berechnung der Kosten darauf Rücksicht zu nehmen. Auch gehört hierzu der Kostenbedarf für die Instandsetzung der Zufuhrwege, wenn dadurch die Herbeischaffung der Materialien erleichtert und minder kostbar gemacht werden kann.

Arbeitslohn.

§. 88. Der Arbeitslohn für die Anfertigung der Bahn muß hauptsächlich umfassen: das Zerschlagen der Steine zu der erforderlichen Größe, das Auswerfen und Reinigen des Kieses, die Zubereitung der Erdlagen unter der befestigten Bahn nebst Anfuhr des Sandes oder Lehms, wo solches erforderlich ist, das Ausgleichen dieser Erdlagen und Einebnen der Bankette nach dem Profile, das Setzen der Bord- und Prellsteine, das Anfertigen der Packlage, die außerdem erforder-

lichen Stein- oder Kiesschüttungen und das profilmäßige Abwalzen und Ausgleichen derselben. Ferner sind hier alle Pflasterarbeiten, wo sie in der Straße und zu den Gräben, Ueberfällen und Durchtriften erforderlich sind, zu berechnen.

Bestimmungen über die Form des hierzu gehörigen Spezial-Anschlages befinden sich in der Beilage D.

Gebäude.

§. 89. Die Kosten der Wohnhäuser für Wegegeld-Einnehmer und Wegewärter, der dazu gehörigen Stallungen, Bewährungen und Brunnen werden besonders veranschlagt. Ueber die Stellung der Gebäude und den Umfang der Bewährungen sind Situations-Pläne, über die Größe und Einrichtung der Gebäude selbst aber Grundrisse, Aufrisse und Profile einzureichen. In den Anschlag für die Einnehmerhäuser sind auch die Kosten für den Schlagbaum und die Tariftafeln aufzunehmen.

Geräthschaften.

§. 90. Bei den Geräthschaften sind nur diejenigen zu berücksichtigen, welche die Tagelöhner und Handwerker nach dem Ortsgebrauch nicht selbst halten und anschaffen müssen. Dagegen dürfen die Kosten derjenigen Geräthe nicht übergangen werden, welche den Wegewärtern nach vollendetem Bau das erstemal übergeben werden müssen, in so fern diese nicht aus den Bau-Beständen erfolgen können.

Grundentschädigung.

§. 91. Für allen, zur Straße, zu den Bau- und Gartenstellen und zu den Baumschulen auf immer abzutretenden Grund und Boden ist die Grundentschädigung, für diejenigen Flächen nutzbarer Grundstücke, die nur während des Baues zur Gewinnung und Niederlegung der Materialien, zu den Zufuhr- und Interimswegen, zum Rasenabstich und zu Erdgruben gebraucht werden, ist mit Rücksicht auf die etwa nöthigen Culturkosten, die Nutzungs-Entschädigung zu berechnen.

Auf diese Ermittelungen ist die möglichste Sorgfalt zu verwenden, damit theils übertriebene Forderungen beseitigt, theils aber in Folge ungenügender Ausmittelungen gerechte Nachforderungen und Anschlagsüberschreitungen vermieden werden. Der Anschlagsverfertiger hat sich daher durch Erkundigungen über vorkommende Verkaufspreise, Rücksprache mit Sachverständigen, durch neuere Katasteranlagen, durch Rücksprache mit dem Landrath ꝛc. über den Werth der Grundstücke möglichst genaue Kenntniß zu verschaffen. Der Baurath aber hat die Sätze seinerseits durch Gutachten der Orts- und Sachverständigen im Collegio, namentlich aus der Abtheilung für Domainen und Forsten, der Wahrheit möglichst nahe zu bringen.

Bei der Nutzungs-Entschädigung sind die Waldstreifen zu berücksichtigen, welche nach §. 52 zur besseren Abtrocknung einer Kunststraße neben derselben nicht mehr zum Holzwuchs cultivirt werden dürfen. Dem Besitzer bleibt dabei der Grund und Boden, er mag ihn benutzen wie er will, nur nicht zum Holzanwuchs. Ferner gehört dahin alle und jede Erndte-Entschädigung, wenn in dringenden Fällen auf besäete Aecker oder bestandene Wiesen die Erndte des Baues wegen verloren geht.

In allen Fällen sind diejenigen Theile der alten Straße, welche zur neuen nicht gebraucht werden, oder nicht als Seitenwege beibehalten werden müssen, nach ihrem Werthe, so viel als möglich, in Gegenrechnung zu stellen.

Interimswege.

§. 92. Interimswege sind da nöthig, wo die Kunststraße in der Richtung des alten Weges erbaut wird, und durch schon vorhandene Nebenwege (§. 64) die einstweilige Verbindung für den Verkehr nicht erhalten werden kann. Die Kosten für die Anlage solcher Interimswege sind jedoch nur auf das Nothwendigste zum Fortkommen des Fuhrwerks zu beschränken.

General-Anschlag.

§. 93. Mit Bezugnahme auf die Ermittelungen in den Spezial-Anschlägen, welche nach §. 79 und den folgenden bearbeitet worden sind, wird der General-Anschlag zusammengestellt.

Fünfter Abschnitt.

Ausführung des Baues.

Abstecken des Planums.

§. 94. Wenn zur Ausführung des Baues einer Kunststraße geschritten werden soll, wird die Mittellinie derselben in der genehmigten Richtung durch Stangen gehörig bezeichnet und dann zu beiden Seiten die Breite des Planums in Entfernungen von zehn zu zehn Ruthen abgesteckt, so wie die Breite der Gräben und ihrer Böschungsprofile, ingleichen die der Auf- und Abträge durch Pfähle genau festgestellt.

Bodenfläche.

§. 95. Hieraus ergiebt sich die ganze zur Straßenanlage erforderliche Bodenfläche, von welcher diejenigen Theile, die nicht zur alten Straße gehören, nochmals zu berechnen und mit den Anschlägen zu vergleichen sind; demnächst aber ist eine Nachweisung der vorgesetzten Behörde einzureichen, damit die Abschätzung des Werthes der Grundstücke vor dem Angriff der Arbeit veranlaßt werden kann.

Ohne ausdrückliche Genehmigung des Ministeriums soll der Anfang des Baues nicht statt finden, ehe die Einigung über den Entschädigungspreis mit dem Besitzer getroffen, jedenfalls der Zustand in legaler Weise aufgenommen worden, und der Werths-Ermittelung zum Grunde gelegt werden kann. Ist eine Ausnahme hievon genehmigt, oder tritt nach §. 105 die Nothwendigkeit späterer Entschädigungs-Ermittelungen ein, so müssen sie wo möglich auf der Stelle, spätestens aber gleichzeitig mit der Vollendung des Baues bewirkt werden.

Gründung der Straße: a) auf festem Boden.

§. 96. Baumwurzeln und Faschinenlagen, und überhaupt alle Körper, welche der Fäulniß unterworfen sind, und in der Folge ein Nachsinken des Planums veranlassen können, müssen aus demselben weggeschafft werden. Faschinenbettungen unter dem Straßenkörper sind unstatthaft.

b) auf sumpfigem Boden.

§. 97. Wo Straßendämme durch Sümpfe oder auf moorigem Grunde aufgeschüttet werden müssen, sind die Abwässerungs- und Seitengräben so zeitig als möglich auszuführen, um die Abtrocknung, so weit sie beabsichtiget wird, zu befördern. Auch setzt Torf- oder Moorerde unter dem Straßenkörper sich eher fest, wenn die obere Narbe durch die Seitengräben durschnitten ist.

Auftrag.

§. 98. Die Erde zu den Aufträgen muß in zwei Fuß dicken Lagen aufgebracht, gestampft und dann wenigstens vier Monate der Witterung ausgesetzt und befahren werden (§. 62).

Ist es wegen Beschleunigung des Baues nicht zuläßig, diese Zeit abzuwarten, so ist die aufgeschüttete Erde stark zu näßen und tüchtig zu rammen.

Bei dem Befahren des Planums müssen die Spuren fortwährend geebnet werden.

Verwendung der Erde.

§. 99. Es ist darauf zu halten, daß da, wo verschiedene Erdarbeiten zu den Aufträgen verwendet werden müssen, die fruchtbarste an den Seiten aufgeschüttet wird, um die Befestigung der Böschungen durch Grassaamen oder eingelegte Quecken zu befördern, oder das Anwachsen des aufzulegenden Rasens und das Gedeihen der Bäume zu erleichtern.

Rasenarbeit.

§. 100. In gleicher Absicht darf die erforderliche Rasenarbeit so viel als möglich nur im Herbst und Frühjahr ausgeführt werden. Muß sich zur Beschleunigung des Baues im Sommer bei trockener und warmer Witterung vorgenommen werden, dann ist der Rasen so oft als nöthig zu begießen, damit er nicht vertrockene, sondern gehörig anwachsen könne.

Vertheilung der Materialien und Aufsetzen derselben.

§. 101. Die zur Befestigung der Bahn erforderlichen Materialien werden, so viel es irgend thunlich ist, längs der zu bauenden Straßenlinie entweder auf der Straße, oder wenn dies unthunlich ist, neben derselben, mit möglichster Schonung der Kosten und des nebenliegenden Eigenthums, dergestalt vertheilt, daß in jeder Station von zehn Ruthen das dazu veranschlagte Quantum vollständig vorhanden ist und leicht übersehen werden kann; wegen des Aufsetzens der Materialien ist nach §. 116 zu verfahren.

Eigenschaft der Steine.

§. 102. Feste Steine müssen die Eigenschaft haben, daß sie sich an der Luft und durch Feuchtigkeit nicht auflösen und von den Räderstößen nicht leicht zermalmt werden.

Werden die Steine aus Steinbrüchen entnommen, dann müssen solche so bald als thunlich klein geschlagen werden, weil die Bergfeuchtigkeit in den Steinen dies erleichtert, solche demnächst aber schneller austrocknen und erhärten. In letzterer Hinsicht ist es zweckmäßig, die Steine im Sommer zu brechen und zu Tage zu fördern.

Der Abraum aus den Steinbrüchen ist zur Steinbahn nicht brauchbar.

Spalten der Steine.

§. 103. Das Spalten der Steine darf nie durch Glühen mittelst Feuers, sondern muß durch Pulver oder Schlägel und Keile geschehen.

Eigenschaft des Kieses.

§. 104. Der zur Bekiesung der Steinbahn und des Sommerweges, so wie der zu einer Kiesstraße erforderliche Kies, muß von Erde möglichst gereinigt werden, und aus

Körnern bestehen, welche nicht unter $\frac{1}{12}$ und nicht über einen Zoll stark sind. Nur etwa der sechste Theil aller Körner darf aus Gestein von geringer Festigkeit bestehen.

Abstecken der Bodenfläche zur Gewinnung und Abfuhr der Materialien und Nutzungs-Entschädigung für erstere.

§. 105. Die zur Gewinnung und Abfuhr der Materialien nöthige Bodenfläche muß vorher abgesteckt, und den Arbeitern und Fuhrleuten keine Willkühr hierbei gestattet werden. Insofern diese Materialiengewinnung sich nicht im Laufe des Baues ermittelt, sondern schon bei dessen Einleitung feststeht, ist in Rücksicht der Entschädigung und Werthsermittelung nach den Vorschriften des §. 95 zu verfahren. Auf bestellten und besäeten Aeckern, ingleichen auf Wiesen, wird das Gewinnen und die Abfuhr der Materialien in der Regel bis nach der Erndte ausgesetzt. Nur in ganz besonders dringenden Fällen darf eine Abweichung hiervon Statt finden.

Lage der Steinbahn und des Sommerweges.

§. 106. Auf Kunststraßen mit Sommerweg wird dieser, der Hauptrichtung nach, wo möglich südlich oder östlich, die Steinbahn also nördlich oder westlich gelegt. Der Fußweg ist dann auf die Seite des Sommerweges, das Materialienbankett aber auf die Seite der Steinbahn zu legen.

Setzen der Bordsteine.

§. 107. Die Bordsteine werden an der innern Seite nach der Schnur gesetzt. Zwischen denselben wird das Planum alsdann nach dem festgesetzten Profile abgeglichen.

Bau der Versteinung bei Bergabhängen.

§. 108. Bei Bergabhängen wird die Versteinung von der niedrigsten Stelle aufsteigend gebaut.

Verwendung der Materialien.

§. 109. Um der Versteinung überall die vorgeschriebene Stärke zu geben, muß das für jede Station von zehn Ruthen herbeigeschaffte und vorschriftsmäßig zubereitete Material in derselben allein vollständig verwendet werden.

Befahren der fertigen Bahn.

§. 110. Wegen der völligen Eröffnung der neuen Kunststraßen wird auf §. 64 hingewiesen.

Benachrichtigung der Grundbesitzer von der Vermessung und dem Bau der Straße.

§. 111. Es werden zwar von den nöthigen Vorarbeiten zu einer Kunststraße, so wie von der genehmigten Ausführung derselben, die Kreis- und Ortsbehörden durch die betreffende Provinzial-Verwaltung jedesmal zeitig unterrichtet; indessen ist es doch nöthig, daß die Feldmesser und Baumeister von dem wirklichen Beginn der ihnen übertragenen Arbeiten die gedachten Behörden ebenfalls in Kenntniß setzen, damit dieselben, wo es erforderlich ist, den betheiligten Grundeigenthümern davon Nachricht geben können.

Zweite Abtheilung.
Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen.

Erster Abschnitt.
Unterhaltung der Kunststraßen.

Allgemeine Vorschriften.

§. 112. Um die Dauer und Brauchbarkeit einer Kunststraße zu sichern, ist bei Unterhaltung derselben mit aller möglichen Aufmerksamkeit zu verfahren.

Arbeits-Abtheilungen.

§. 113. Die Länge eine Wärterabtheilung hängt zwar von der Lage, Bauart, Frequenz der Straße ab, gemeinhin ist sie aber zu 1000 Ruthen anzunehmen und sind darin Arbeits-Abtheilungen von 50 Ruthen abzumessen und zu bezeichnen.

Bezeichnung der Wegewärter- und Arbeits-Abtheilungen.

§. 114. Die Steine an den Grenzpunkten zweier Wegewärter-Abtheilungen werden mit römischen, und die Steine der Arbeits-Abtheilungen nach fortlaufenden Nummern mit arabischen Ziffern bezeichnet. Die Ziffern sind mit Oelfarbe, schwarz auf weißem Grunde, aufzusetzen.

Beschaffung der Materialien.

§. 115. Das brauchbarste Material, welches in der Gegend zu haben ist, muß zur gehörigen Zeit und in solcher Menge angeschafft werden, als muthmaßlich im Laufe eines Jahres zur Unterhaltung der Straße erforderlich sein wird. Bei Schätzung des Bedarfs ist auf zufällige, ungünstige Umstände Rücksicht zu nehmen.

Aufsetzen der Materialien.

§. 116. Die rohen Materialien werden in der Regel in abgemessenen Haufen von vier und zwanzig Cubikfußen, wo möglich nur einen Fuß hoch, aufgesetzt.

Zubereitung der Materialien.

§. 117. Das zur Ausbesserung einer Steinbahn erforderliche Material wird nach den in §. 63 für die Oberlage gegebenen Bestimmungen zubereitet, oder, wo es angeht, schon in der erforderlichen Größe zerschlagen abgeliefert.

Bezeichnung der Steinmaterialien.

§. 118. Zur Verhütung von Unterschleifen müssen die vorräthigen bereits abgenommenen Steinmaterialien, ehe neue Vorräthe abgeliefert werden, wo möglich zugerichtet sein. Die alten und bereits abgenommenen Vorrathshaufen des rohen oder zugerichteten Materials werden mit Weißkalk über's Kreuz bespritzt.

Beschaffenheit des Kieses.

§. 119. Der Kies wird allemal im gereinigten Zustande nach §. 104 auf der Straße abgeliefert.

Anstellung der Arbeiter beim Zerschlagen der Steine.

§. 120. Beim Zerschlagen der Steine müssen die Arbeiter, der leichtern Aufsicht wegen, so nahe bei einander gehalten werden, als sich mit dem Bedürfnisse an zugerichtetem Material vereinigen läßt.

Reinigen der Seiten und Vorfluths-Gräben.

§. 121. Die Seiten und Vorfluths-Gräben müssen beständig in ihrem Profil und von Unkraut und Sträuchern, sowie an Berglehnen von Erde und Steinschutt gereinigt werden; auch ist die Sohle der Vorfluths-Gräben genau nach den im §. 32 bestimmten Normal-Steinen zu erhalten.

Aufeisen der Gräben und Brückenöffnungen.

§. 122. Das Aufeisen der Seitengräben, der Brückenöffnungen und Durchlässe muß, sobald Thauwetter eintritt, da, wo nachtheilige Stopfungen und Ueberschwemmungen zu besorgen sind, unverzüglich geschehen.

Unterhaltung der Böschungen.

§. 123. Die Böschungen der Gräben, der Auf- und Abtrags-Profile müssen, wenn sie mit Rasen belegt sind, sorgfältig unterhalten werden, um eine dichte Grasnarbe zu erzeugen. Das Gras wird daher so oft geschnitten, als es sich mit der Hand fassen läßt. Die ausgetrockneten oder ausgebrannten Stellen werden im Frühjahr oder bei nassem Wetter mit neuem Rasen und dazwischen gelegten Queckenwurzeln ausgebessert. Der Rasen von Viehweiden, welcher von Unkraut rein ist, ist zur Ausbesserung am tauglichsten; er darf jedoch nicht zu frisch verwendet werden, damit er nicht eintrockene, vielmehr bei nassem Wetter oder nach dem Begießen, wenn dies nothwendig sein sollte, fest einquelle.

Sind die Sohle und Böschungen nach §. 49 mit Steinen gepflastert, so muß die kleinste entstandene Beschädigung sogleich wieder hergestellt und das Pflaster in Stand gesetzt werden.

Unterhaltung der Deckwerke.

§. 124. Deckwerke zum Schutz von Straßendämmen, welche dem Wellenschlage oder dem Anfalle eines fließenden Gewässers ausgesetzt sind, müssen, wenn sie von Faschinen gefertigt worden, in der gehörigen Höhe erhalten, und es muß die Krone zum Auswachsen gebracht werden. Kahle Stellen werden nachträglich bepflanzt, und die Schößlinge alle drei bis vier Jahre geschnitten, damit nicht das stärkere Reis den jüngeren Aufschlag unterdrücke.

Ist die Befestigung durch einen Steinbewurf geschehen, so ist jede Beschädigung desselben erforderlichenfalls durch neues Material auszubessern, je nachdem es den Ortsverhältnissen angemessen erscheint.

Befriedigung und Unterhaltung der Anpflanzungen.

§. 125. Wenn nach §. 51 die Kunststraße durch eine Flugsandfläche führt, so muß für die Befriedigung und Unterhaltung der Anpflanzungen ebenfalls gehörig gesorgt und die anzubringenden Flecht- und Kreuzzäune müssen zum Ausgrünen gebracht werden, um eine dichte Hecke zu erhalten.

Abtreiben des Aufschlages neben Straßen durch Wälder.

§. 126. Wenn nach Vorschrift des §. 52 ein Abkommen wegen Freilassung des Raums neben den Kunststraßen, welche durch Wälder geführt sind, getroffen worden, so ist darauf zu halten, daß er von Bäumen und Buschwerk stets frei gehalten und jeder entstehende Aufschlag sogleich wieder abgetrieben und fortgeschafft werde.

Freihaltung des Straßengebietes von baulichen Anlagen.

§. 127. Die Kunststraße darf weder durch Gebäude, Pflanzungen, Zäune und dergleichen verengt, vielmehr muß die Breite des Planums, sie mag nach §. 54 auf eine oder die andere Art bestimmt sein, so wie die Breite des ganzen Straßengebietes von allen dergleichen Anlagen frei erhalten werden.

Auch ist es nicht zulässig, den Seiten- und Vorfluths-Gräben fremde Gewässer zuzuleiten.

Fortschaffen hinderlichen Schnees von der Straßenfläche.

§. 128. Wenn bei vielem Schnee Hohlwege oder Einfahrten in Ortschaften, oder andere Straßentheile dergestalt verschüttet werden, daß die Fahrt beschwerlich wird, und die Wegewärter die Aufräumung allein zu bewirken nicht im Stande sind, so muß den Wegewärtern die erforderliche Hülfe nach den darüber feststehenden Bestimmungen schleunigst gegeben werden.

Wegräumung von Steingerölle, Sand ꝛc.

§. 129. Ein gleiches Aufräumen ist nöthig, wenn Fluthen, Bergstürze, Sandwehen u. s. w. die Straße mit Erde, Steingerölle oder Sand ꝛc. überschüttet haben.

Aufeisen mit Glatteis überzogener Straßentheile.

§. 130. Das Aufeisen solcher Stellen, die durch Ueberströmung oder durch ablaufende Quellen mit Glatteis überzogen worden, ist unerläßlich; auch ist es nothwendig, daß dergleichen steile Stellen, die beim Glatteis nicht zu befahren sein würden, durch Aufhauen des Eises rauh gemacht, und, wenn Sand in der Nähe ist, damit dünn bestreut werden.

Unterhaltung der Stein- oder Kiesbahn.

§. 131. Entstandene Geleise oder Vertiefungen müssen auf einer Steinbahn mit Steinstücken und wenigem Kies, auf einer Kiesbahn mit Kies allein ausgefüllt und festgerammt oder gewalzt werden.

Dergleichen Arbeiten sind vorzugsweise im Herbst oder Frühjahr bei nassem Wetter vorzunehmen, wenn zuvor die zu reparirenden Stellen von Steinmehl, Staub oder Schlamm gereinigt und nöthigenfalls sorgfältig ausgefegt worden.

Können diese Reparaturen nicht bis zur bestimmten Jahreszeit ausgesetzt werden, alsdann ist das aufgetragene Material vor der Befestigung anzufeuchten.

Reinigen der Straßen von Schlamm und Staub.

§. 132. Das Reinigen einer Straße von Schlamm geht am besten bei recht nassem Wetter von statten. Der von der Steinbahn geschaffte Schlamm kann, wenn die Bahn aus festem Gestein gefertigt ist, zur Instandhaltung des Sommerweges und der Bankette verwendet werden. Besteht die Steinbahn aber aus minder festem Gestein, namentlich aus Kalksteinen, alsdann ist der abgezogene Schlamm wegzuschaffen. Bei anhaltend trockener Witterung wird der Staub abgezogen.

Bedecken der Bordsteine.

§. 133. Die Bordsteine und der Uebergang von der Steinbahn zum Sommerwege müssen immer nach §. 63 c. mit Steinstücken und Kies bedeckt sein, und nie darf eine Unebenheit, noch weniger aber ein tiefes Geleise sich dazwischen befinden.

Unterhaltung des Sommerweges.

§. 134. Wenn der Sommerweg stark durchgefahren sein sollte, muß derselbe wohl geebnet und die Abtrocknung durch das Ableiten der Feuchtigkeiten und das Abziehen des Schlammes möglichst befördert werden.

Die Abwässerung einzelner Löcher darf nicht durch Rinnen in das nebenliegende Bankett geschehen, sondern das Wasser und der Schlamm werden ausgeschaufelt, und die Senkungen mit neuem Material, oder nach Beschaffenheit des Grundes mit dem von der Steinbahn gesammelten und ausgetrockneten Schlamm ausgefüllt.

Reinigen der Bankette.

§. 135. Die Bankette müssen beständig von Schlamm und Graswuchs rein und ihre Abflächung nach den Seitengräben erhalten werden; zu dem Ende ist es nöthig, die kleinste hervorstehende Erhöhung auf den Kanten, die sich gewöhnlich auf den Straßen bilden und den Abfluß des Wassers nach den Gräben hindern, schräg abzuschaufeln.

Aufstellen der Materialien auf dem dazu bestimmten Bankette.

§. 136. Das Materialien-Bankett wird geebnet, ehe darauf die rohen oder bearbeiten Vorräthe aufgestellt werden. Die Vorräthe müssen erst vollständig verbraucht sein, bevor neue dergleichen auf die nämliche Stelle zu stehen kommen, damit nicht Materialien in das Bankett sich versenken und verloren gehen.

Zwischen den Vorrathshaufen werden mindestens zwei Fuß breite Räume zur Abwässerung offen gelassen.

Erhaltung der festen Punkte in den Banketten.

§. 137. In den Banketten müssen die festen Punkte nach §. 58 erhalten werden, damit die Wölbung der Kunststraße bei vorzunehmenden größeren Reparaturen nach denselben geregelt werden kann.

Absperren der Straße.

§. 138. Schlagbäume vor der Steinbahn oder dem Sommerwege dürfen nicht angelegt werden; dagegen ist es zulässig, zum Absperren des einen oder andern Theils der Straße während einer vorzunehmenden Reparatur, Steine oder bewegliche hölzerne Bockgestelle aufzusetzen; diese Sperren müssen jedoch zur Nachtzeit weggenommen werden.

Steinpflaster.

§. 139. Gepflasterte Durchfahrten, Triften rc. sind, so wie das Pflaster in den Ortschaften nach §. 70 regelmäßig zu unterhalten, entstandene Senkungen aufzubrechen und von Neuem nach dem Profil zu pflastern und zu rammen.

Jedes Steinpflaster muß außerdem nach Abgang des Frostes alle zwei bis drei Jahre tüchtig überrammt werden, und bei einem neuen Pflaster ist das Ueberrammen desselben schon nach Verlauf eines Jahres vorzunehmen.

Steinerne Brücken.

§. 140. Die Mauern und Bögen der steinernen Brücken und Durchlässe müssen im Frühjahr nach aufgegangenem Froste, und hiernächst wenigstens monatlich einmal genau besichtigt und die Fugen der Stirnmauern, Bögen, Rollschichten und Geländer-Mauern rc., so oft es erforderlich, ausgebessert werden. Außerdem ist jeder, auch noch so unbedeutend scheinende Fehler in dem Pflaster der Sohle sogleich wieder herzustellen.

Hölzerne Brücken.

§. 141. Die Balken und der Belag hölzerner Brücken müssen wöchentlich nachgesehen und jeder Schaden sogleich ausgebessert werden.

Bäume.

§. 142. Die Bäume an der Kunststraße werden an Baumpfähle gebunden, wo eine Beschädigung derselben durch Thiere befürchtet wird, mit Dornen umwickelt, bis zum Anwurzeln fleißig begossen, und mit Ausnahme der Pyramidenpappeln bis zur Höhe von sechs Fußen abgeästet, von Wurzelschößlingen rein gehalten und besonders die Obstbäume im Frühjahre von den Raupen befreiet.

Baumschulen.

§. 143. Insofern Baumschulen bei der Wegeanlage nicht berücksichtigt worden sind, kommen hier die Vorschriften des §. 73 Thl. I. in Betracht.

Geländer.

§. 144. Geländer müssen oft nachgesehen und sorgfältig in Hinsicht des Materials und Anstrichs unterhalten werden.

Gebäude.

§. 145. Die an den Wegegeldeinnehmer- und Wegewärter-Gebäuden und den dazu gehörigen Baulichkeiten vorfallenden Reparaturen werden nach dem Regulativ wegen Unterhaltung der Dienstwohnungen v. 18. Okt. 1822 beurtheilt, und sind diese Reparaturen entweder von den Bewohnern aus eigenen Mitteln herzustellen, oder, wenn hierzu keine Verbindlichkeit vorhanden ist, im Herbste aufzunehmen, zu veranschlagen und im nächsten Frühjahr auszuführen.

Sind die Hebestellen verpachtet, so entscheidet der Pachtkontrakt über die Verpflichtung zur Unterhaltung der Gebäude. Jedenfalls werden zur Ausbesserung der Einnehmerhäuser und der dazu gehörigen Nebengebäude abgesonderte Anschläge aufgenommen.

Meilenzeiger.

§. 146. Kleine Reparaturen an den Meilenzeigern müssen sogleich ausgeführt werden; bei größeren ist eine Veranschlagung vor der Ausführung nothwendig.

Geräthschaften.

§. 147. Die gewöhnlichen Geräthschaften der Wegewärter sind:

1) verstählte Hämmer (Possekel), 20 Pfund schwer, zum Zerschlagen der großen Steine;
2) kleinere Hämmer von 4 bis 10 Pfund schwer;
3) Handrammen etwa 20 Pfund schwer;
4) Kricken oder Kratzen, mit Rechen vereinigt;
5) Schaufeln mit eisernen Schuhen;
6) Kummkarren;
7) Materialienrähme;
8) Breithauen zum Reinigen der Bankette;
9) Spaten zum Reinigen der Gräben und der Brückenöffnungen;
10) Holz- und Eis-Aexte;
11) Kiesharken;
12) Gieß-Eimer und Kannen.

§. 148. Von diesen Geräthschaften muß in den Wegegeld-Einnehmer- oder Wärter-Häuser, wo solche vorhanden sind, sonst aber an einem bequem gelegenen Aufbewahrungsorte, ein kleiner Vorrath gehalten werden.

§. 149. Sobald ein Werkzeug abgenutzt oder unbrauchbar geworden ist, wird dasselbe gegen Ablieferung des Stücks mit einem neuen vertauscht.

§. 150. Außerordentliche Geräthschaften sind:

1) Hämmer und eiserne Keile zum Spalten großer Steine und Deckplatten ꝛc.
2) Geräthschaften zum Steinsprengen;
3) Picken zum Aufhauen schadhafter Straßen;
4) Brechstangen;
5) Walzen zum Ebnen und Befestigen neuer Aufschüttungen;
6) Schneepflüge;
7) Wippkarren;
8) Laufdielen;
9) Harthauen;
10) Setzwagen, Tracirleinen und Maaßstäbe.

§. 151. Diese Werkzeuge werden in der §. 148 vorgeschriebenen Art sicher aufbewahrt und der Zu- und Abgang, so wie der Bestand, wird durch ein Inventarium nachgewiesen.

§. 152. Die von den Wegewärtern zurückgegebenen unbrauchbar gewordenen Werkzeuge müssen ausgebessert, das Eisenwerk muß zu neuen Hämmern oder Beschlägen pfundweise angegeben, das nicht wieder herzustellende Geräth aber am Schlusse des Jahres an den Meistbietenden verkauft werden.

Zweiter Abschnitt.

Instandsetzung der Kunststraßen.

§. 153. Bei Instandsetzung verdorbener oder unregelmäßig angelegter Kunststraßen sind im Allgemeinen die Vorschriften zu berücksichtigen, die im ersten Theil dieser Anweisung zum Bau der Straßen ertheilt worden.

Veränderung der Richtung alter Straßen.

§. 154. Ob dabei die Richtung einzelner Theile der alten Straße geändert werden muß, ist jedesmal sorgfältig zu erwägen. Die Abänderung wird in der Regel nothwendig sein, wenn die Fahrt auf derselben zu unbequem und unsicher, oder die Unterhaltung zu kostbar ist; ferner, wenn der Vortheil für den öffentl Verkehr gegen die Umänderungs- und künftigen Unterhaltungskosten überwiegend ist.

Verbreitung der Straße.

§. 155. Sollte der Verkehr auf einer Straße so lebhaft geworden sein, daß ihre Breite dem Bedürfnisse nicht mehr genügt, so muß die Straßenbreite den örtlichen Verhältnissen angemessen vergrößert werden. §§. 27 und 54.

Ausweichen in Hohlwegen.

§. 156. Wo in Hohlwegen die Verbreitung der Straße zu kostbar werden würde, da müssen in absehbaren Entfernungen, wo möglich dem Herabfahrenden zur rechten Hand, Ausweichen angelegt werden.

Erhöhung der Straße.

§. 157. Liegt die Straße so niedrig, daß sie schwer austrocknet, und ihre Unterhaltung zu kostbar wird, so ist dieselbe zu erhöhen, und nach den Bestimmungen des §. 34 zu verfahren.

§. 158. Verbesserungs-Vorschläge müssen jedesmal mit Zeichnungen begleitet sein.

Wiederherstellung der Straße.

§. 159. Ist die Straße durch Untauglichkeit des Materials unbrauchbar geworden, so muß festeres herbeigeschafft und in Ermangelung zureichender Menge wenigstens zur Oberlage verwendet werden.

Unzweckmäßige Mengung und Verwendung des Materials macht eine Umarbeitung der Steinbahn nothwendig, bei welcher nach den §§. 63 und 66 zu verfahren ist.

Neuer Auftrag auf die Steinbahn.

§. 160. Wenn die Steinbahn bedeutend abgenutzt und die Wölbung auf eine nachtheilige Weise vermindert ist, wird ein Auftrag über die ganze Breite der Steinbahn gemacht und ein angemessenes Profil wieder hergestellt. §. 57.

§. 161. Ein solcher neuer Auftrag muß im Zusammenhange auf die ganze Straßenstrecke sich ausdehnen, in welcher viele schadhafte Stellen sich befinden.

§. 162. Bevor der neue Auftrag aufgebracht wird, ist es nöthig, die Oberfläche der alten Bahn etwas aufzulockern, und zugleich von allem Schlamm oder Staube, überhaupt von allen unfesten Bestandtheilen zu befreien.

Steinpflaster.

§. 163. Steinpflaster, welches so schadhaft geworden ist, daß es einer Umlegung

bedarf, ist in Fällen, wo es zulässig sein sollte, in eine Bahn von geschlagenen Steinen zu verwandeln. §. 70.

§. 164. Bei allen Hauptreparaturen des Pflasters muß, nach Umständen, auf Verbesserung des Steinverbandes gehalten werden. §. 70.

Sperren der Straße und Instandhaltung des Nothweges.

§. 165. Wo die Steinbahn in der ganzen Breite umgearbeitet wird, und neben derselben auf dem Planum nicht die erforderliche Fahrbreite frei bleibt, ist die Straße zu sperren, nachdem ein Nothweg zuvor gehörig in den Stand gesetzt, und, besonders an den Punkten, wo er die Straße verläßt, und sich wieder mit ihr vereiniget, bezeichnet worden.

Verbesserung der Sommerwege.

§. 166. Sandige Sommerwege können durch Lehm und Kies, und thonige durch Kies verbessert werden. Es ist daher das dazu gehörige Material aufzusuchen und vorräthig zu halten.

Vorfluth in den Gräben.

§. 167. Wo es nöthig oder nützlich wird, die Vorfluth in den Gräben zu vervollkommnen, ist nach Möglichkeit darauf Bedacht zu nehmen.

Ableitung der Quellen durch Rigolen.

§. 168. Eben so ist auf Ableitung der Quellen, welche öfter durch sogenannte Rigolen geschehen kann, zu sehen. §. 39.

Verminderung der Geschwindigkeit reißender Bäche.

§. 169. Reißende Bäche, wenn sie nicht gänzlich abgeleitet werden können, werden durch Pflanzungen oder durch eingelegte Felsstücke, welche Absätze bilden und die Geschwindigkeit in den Zwischenweiten vermindern, in ihren Angriffen auf die Straße geschwächt.

Anlage eigener Vorfluthsgräben.

§. 170. Wo durch die Benutzung der Seitengräben zur Vorfluth die Straße angegriffen oder mit Abbruch bedroht wird, müssen entweder eigene Vorfluthsgräben angelegt, oder nach Umständen die Interessenten zur Anwendung und Unterhaltung der nöthigen Schutzmittel für die Straße angehalten werden.

Erweiterung der Brückenöffnungen.

§. 171. Im Fall neue Wasserzuleitungen statt finden sollen, müssen Brückenöffnungen, die unter veränderten Umständen nicht die erforderliche Weite haben würden, auf Kosten der Vorfluthverlangenden erweitert, und wegen der künftigen Unterhaltung ein Abkommen getroffen werden.

Umbau und Hauptreparatur von Brücken.

§. 172. Beim Umbau und bei der Hauptreparatur von Brücken sind die Vorschriften §. 41 bis 45 zu befolgen.

II. Ergänzungen und Erläuterungen zu der Anweisung v. 6. April 1834 [1]).

1) C. R. der K. Verw. für H., Fabrik. u. Bauwesen (Rother) v. 18. Dec. 1836 an sämmtl. Wegebaumeister, nebst den ergänzenden Bestimmungen zu der Anweisung v. 6. April 1834.

Ich habe es für nöthig erachtet, die Anweisung zum Kunststraßenbau v. Jahre 1834 rücksichtlich der Instandsetzung und Unterhaltung der Chausseen durch besondere Vorschriften zu ergänzen. Sie erhalten diese ergänzenden Bestimmungen anl. (Anl. a) mit der Aufgabe, sich nicht allein selbst mit der darin beschriebenen Methode der Chaussee-Unterhaltung und der Instandsetzung der Stein- und Kiesbahnen gehörig vertraut zu machen und solche in Anwendung zu bringen, sondern auch die Ihnen untergebenen Wärter und Chaussee-Aufseher mit zweckmäßigen Anweisungen zu versehen und zu deren Befolgung mit unnachsichtiger Strenge anzuhalten. So wie der nachlässige Beamte zu erwarten hat, daß ihm keinerlei Auszeichnungen durch Gehalts-Zulagen, Gratificationen und Beförderungen zu Theil werden, und daß er, wenn fernere Ermahnungen nicht fruchten, durch geeignete Strafen und Versetzungen in andere Districte zur Pflichterfüllung angehalten werden wird, so wird dagegen der in jeder Hinsicht tüchtige Wegebaumeister sich nicht allein einer Verbesserung seines Dienst-Einkommens durch angemessene persönliche Gehalts-Zulagen zu erfreuen haben, sondern auch auf bald mögliche Beförderung als Land-, Wasser- oder Wege-Bau-Inspector ꝛc. bei entstehenden Vacanzen rechnen können. Die durch Thätigkeit und Diensteifer so wie durch möglichst wohlfeile Ausführung der Unterhaltungs- und

---

[1]) Vergl. im Allgemeinen auch die §§. 7—10 der Instrukt. v. 17. Mai 1834 zur künftigen Verwaltung der Kunststraßen. (s. in der Baupolizei S. 29—32.)

Instandsetzungs-Arbeiten sich vorzüglich auszeichnenden Wegebau-Beamten behalte ich mir noch außerdem vor, mit extraordinairen und ansehnlichen Remunerationen zu betheilen und ihnen dadurch Beweise der Zufriedenheit und zugleich eine Belohnung für dergleichen vorzügliche Leistungen zur Aufmunterung und zur Nacheiferung für andere zu geben.

Ich fordere Sie bei dieser Gelegenheit noch auf, mir unmittelbar binnen 14 Tagen anzuzeigen, ob die in Ihrem Bezirk befindlichen Wegewärter mit den, in der Anweisung zum Kunststraßenbau §. 147 vorgeschriebenen Werkzeugen vollständig versehen sind, desgleichen wie viel und welche Art von Walzmaschinen zu Ihrem Gebrauch dermalen stehen, und ob sämmtliche Geräthe, von welchen Sie Ihrer Anzeige ein Verzeichniß beizufügen haben, sich im brauchbaren Stande befinden.

Anl. a.

Ergänzende Bestimmungen zur Anweisung für die Instandsetzung und gewöhnliche Unterhaltung der Kunststraßen, vom Jahre 1834, insonderheit der §§. 131 und 132 des ersten und des §. 5 und §. 14 des zweiten Theils.

Es ist bemerkt worden, daß ohnerachtet der im Jahre 1834 und später durch verschiedene Verf. gegebenen ausführlichen Anweisungen, bei Unterhaltung und Instandsetzung der Stein- und Kiesbahn auf den Kunststraßen mehrentheils immer noch ein ganz fehlerhaftes Verfahren zur Anwendung kommt.

Das Unterhaltungs-Material wird oft zu einer für solche Arbeiten nicht geeigneten trockenen Jahreszeit aufgebracht und fast überall ohne gehörige und schnelle Befestigung dem Zermalmen durch die Fuhrwerke preisgegeben, dasselbe bleibt sogar oft im unbefestigten Zustande, zur Beschwerde für die Reisenden und zur Marter für das Zugvieh, so lange liegen, bis die lose umherrollenden Steine und Kieskörner zerquetscht sind, und als Schlamm abgezogen werden müssen.

Der größte Theil der Wegebau-Beamten hat sich mit der durch Erfahrungen als zweckmäßig anerkannten neueren Methode der Unterhaltung noch nicht hinlänglich bekannt gemacht und manche derselben beharren auch noch bei ihren früheren fehlerhaften Gewohnheiten; die Chaussee-Wärter und Aufseher werden bei ihren Tagearbeiten nicht mit den erforderlichen speciellen Anweisungen versehen; die Wegebau-Beamten lassen es an mehreren Orten bei denselben an der nothwendigen strengen Beaufsichtigung fehlen, und die Wärter sind sich daher größtentheils selbst überlassen.

Um nun diesen Uebelständen und den für die Staats-Kassen daraus in Betreff der Kosten entspringenden Nachtheilen abzuhelfen, sind die gegenwärtigen Bestimmungen als Ergänzung der in der Anweisung zur Dienstführung der bei den Kunststraßen angestellten Baubeamten und Chaussee-Wärter im Jahre 1834 ertheilten Vorschriften für nöthig erachtet worden.

Die Erhaltung eines vorschrifts- und regelmäßigen Querprofils der Steinbahn muß ein Hauptaugenmerk des Wegebaumeisters sein, damit das Regen- und Schneewasser von selbst überall seitwärts abfließen könne und nicht in etwanigen Geleisen und Vertiefungen längere Zeit stehen bleibe. Sollten sich jedoch Geleise und Vertiefungen nach und nach bilden, so muß der Wärter unablässig bemüht sein, das darin sich verhaltende Wasser abzuleiten, damit nicht durch das Einsaugen der Feuchtigkeit der innere Zusammenhang der Steinbahn aufgelöst und der Untergrund erweicht werde, indem eine baldige völlige Zerrüttung der Steinbahn, besonders beim Aufgang des Frostes die unausbleibliche Folge solcher Vernachlässigungen sein würde. Aus obigen Gründen ist daher das Abschlämmen und öftere sorgfältige Reinigen der Steinbahn vom Schlick ꝛc. unerläßlich.

Das Profil der Steinbahn muß ferner vorzugsweise durch ein gleichmäßiges Befahren in ihrer ganzen Breite und durch eine zeitgemäße sorgsame Ausbesserung der bei anhaltend ungünstiger Witterung und starkem Verkehr mit schweren Lastwagen nicht zu vermeidenden Senkungen und Geleise in Ordnung gehalten werden.

Das gleichmäßige Befahren der befestigten Bahn in ihrer ganzen Breite ist durch das mittelst C. Verf. v. 11. Aug. d. J. angeordnete Verlegen der Geleise und die dadurch zu erzwingende Schlangenfahrt vorzugsweise zu bewirken, und wird demnach auf die dort ertheilten Vorschriften wonach

1) die Vorlegung der Steine auch auf ältere Staats-Chausseen, wenn sie mit neuen Decklagen versehen oder auch bloß stark reparirt werden müssen mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ausgedehnt und von Zeit zu Zeit wiederholt werden kann, ohne sich an die im 64. §. der Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen vom Jahre 1834 angegebene Zeit von 6 Wochen streng zu binden.
2) diese zur Befestigung der Fahrbahn nöthige Maaßregel indeß nur bei feuchter Witterung eintreten darf, bei anhaltend trockenem Wetter aber unterbleiben muß.

3) die Wegewärter nicht befugt sind, selbige nach ihrer Willkühr vorzunehmen, sondern der Bezirks-Wegebau-Meister sie anordnen und der Reg.-Bau-Rath, oder der Wegebau-Inspektor sie kontrolliren müssen, und die letzteren Beamten dafür zu sorgen haben, daß diese Maaßregel nicht ohne Noth und ohne Erreichung des Zwecks angeordnet werde,

4) die Vorlegesteine Reihen bilden müssen, welche auf den Bordsteinen oder am Rande der eigentlichen Chausseebahn anfangen und quer nach der Mitte derselben laufen und jede Steinreihe nur eine Länge haben darf, welche $\frac{2}{5}$ Theile der Breite der befestigten Bahn beträgt, damit für das Fuhrwerk $\frac{3}{5}$ Theile stets frei bleiben, wonach ferner diese Steinreihen wechselweise bald auf der linken bald auf der rechten Seite liegen müssen und auf der Stelle, wo an einem Tage die linke Seite der Chausseebahn belegt war, am darauf folgenden Tage die rechte Seite derselben mit Steinen belegt wird, so wie die Entfernungen der Steinlagen bei ganz neu beschütteten Straßen wenigstens 8, und bei bloß ausgebesserten Fahrbahnen 10 bis 15 Ruthen betragen müssen, so daß die Zwischenräume der auf einer und derselben Seite liegenden Reihen resp. je 16, 20 bis 30 Ruthen betragen,

5) in der Nähe von Hauptstädten und auf sehr lebhaft befahrenen Staats-Chausseen die Dauer des jedesmaligen Stein-Vorlegens möglichst zu beschränken ist, und endlich

6) die Vorlegesteine unausbleiblich an jedem Abend noch beim Tageslicht weggenommen, auf die Seite gebracht und am andern Morgen erst wieder aufgelegt werden müssen, hier wiederholt aufmerksam gemacht.

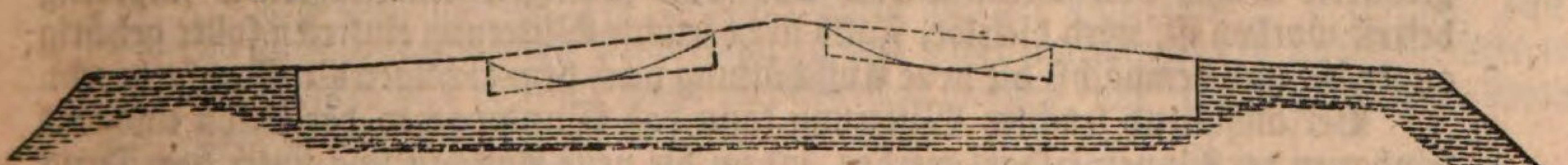
Den in der Steinbahn gewöhnlich entstehenden Mängeln muß auf folgende Weise abgeholfen werden:

a) die entstandenen sich als scharf abgegrenzte Rinnen zeigenden Geleise müssen mit der Schlammkratze und einem stumpfen Besen von allem Schlick gereinigt und die hervorstehenden Ränder abgestoßen und entfernt; demnächst müssen die so gereinigten Rinnen mit kleingeschlagenen von Schlick und sonstigen fremdartigen Beimischungen gereinigten Steinen oder bei Kiesstraßen mit reinem Kies in dem Maaße angefüllt werden, daß nach deren sorgfältiger Befestigung das Querprofil der Bahn als völlig hergestellt erscheint. Die Befestigung des eingeschütteten Materials geschieht, nachdem solches hinreichend angefeuchtet worden ist, zunächst mittelst der Handramme, und hinterher durch Aufstreuung der bei dem Schlagen des Stein-Materials und bei dem Reinigen desselben gewonnenen Steinsplitter oder bei Kiesstraßen durch Ueberstreuung des aufgefüllten reinen Kieses mit etwas bindenden feinen Kiesgrande und endlich durch nochmalige Abrammung der gebesserten Stellen.

Um die Kosten des Wassergießens möglichst zu ersparen muß diese Arbeit bei feuchter Witterung und vorzugsweise im Frühling oder Herbst ausgeführt werden.

b) sind die vertieften Spuren in der Fahrbahn nicht bloß rinnenförmig und scharf abgeschnitten, sondern mehr oder weniger breit und zu beiden Seiten flach auslaufend, so muß ein anderes Verfahren als das vorstehend angegebene beobachtet werden.

Es müssen nämlich um die aufzubringenden Materialien gehörig fest zu lagern und ihre baldige und vollständige Befestigung, welche bei allen solchen Reparaturen Hauptaugenmerk bleiben muß, zu bewirken, die flachen Ränder der Vertiefungen mit der Picke aufgehauen werden, um wie in beistehender Handzeichnung



mit punktirten Linnen angedeutet ist, scharfe Einschnitte zu erhalten, zwischen denen das aufgebrachte Reparatur-Material zusammen gehalten, und auf die oben beschriebene Art mittelst 30 bis 40 und erforderlichenfalls mit doppelten, 60 bis 80 Pfund schweren, breite Grundfläche darbietenden Handrammen oder bei größerer Ausdehnung mittelst der Walze vollständig befestigt wird.

In gleicher Art muß bei der Aushebung und Ausbesserung einzelner größerer Löcher und Vertiefungen der Bahn verfahren und die flache Umgrenzung einer solchen Vertiefung, ringsherum ebenfalls mit der Picke aufgehauen, und eine etwas vertiefte Fläche gebildet werden, in welcher die aufgeschütteten Steine Zusammenhang erhalten, ihre Befestigung erleichtert und das Umherrollen der einzelnen Materialstücke verhütet wird. Ein Wundmachen der ganzen obern Fläche ist nicht immer erforderlich, vielmehr genügt in der Regel, nachdem die schadhafte Stelle

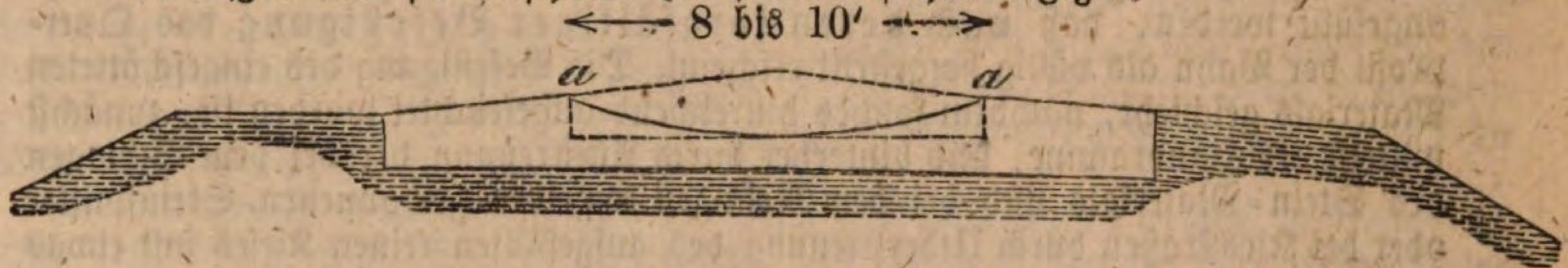
sorgfältig von allem Schlick mittelst der Kratze und des stumpfen Besens gereinigt ist, vor der Aufschüttung des Ausbesserungsmaterials eine gehörige Befeuchtung derselben.

c) Die öfter entstehenden Unebenheiten in der Fahrbahn bei noch stärkerer Abnuzzung derselben und das Hervortreten einzelner größerer gewöhnlich von den früher üblichen aus zu großen Stücken bestehenden Mittellagen herrührender Steine ist, sobald die Bahn noch nicht durchweg bis zur Packlage, sondern nur stellenweis abgenutzt ist, bei Stein-Chausseen meistens eine Folge eines fehlerhaften Neubaues und der ungleichmäßigen früheren Bearbeitung der zu den oberen Lagen verwendeten Steine, oder auch der verschiedenartigen Festigkeit derselben. In solchen Fällen müssen die einzelnen hervorragenden größeren Steine der alten Mittel- und Ober-Lage ausgepickt, zerschlagen und dann erst die stellenweis entstandenen Löcher mit gleichmäßig klein geschlagenen festeren Steinen wieder ausgefüllt und befestigt werden. Ist die Bahn jedoch sehr stachelig und finden sich dergleichen hervorragende Steine in zu großer Zahl, so ist es zweckmäßiger die schadhaften Stellen ganz bis auf die Packlage aufzupicken, die großen Steine aufzulesen und zu zerschlagen, das sämmtliche aufgebrochene Material zu reinigen, solches mit Zuschuß neuen Materials wieder aufzubringen und zu befestigen, um auf diese Weise eine ebene feste und gut profilirte Bahn wieder herzustellen.

Dem oft wiederkehrenden Uebelstande ist durch eine sorgfältige Auswahl und demnächstige Bearbeitung der bei Instandsetzungen zur Decklage bestimmten Steine, besonders durch ein gleichmäßiges Kleinschlagen derselben für die Zukunft vorzubeugen.

Endlich wenn:

d) die Steinbahn durch längeres Befahren so weit abgenutzt ist, daß sie unter der Last der Frachtwagen durchzubrechen droht, und eine Verstärkung derselben entweder blos in der Mitte auf etwa 8 bis 10 Fuß breit, oder aber in ihrer ganzen Breite nothwendig wird, so werden im ersteren Falle, in der oben bezeichneten Art nach Maaßgabe der Stärke der neuen Schüttung bei aa., um 2 bis 3 Zoll vertiefte Einschnitte (m. s. die beistehende Figur)



und scharfe Begrenzungen der neuen Aufschüttung gebildet; zwischen denselben die abgenutzte Fläche in Abständen von 9 bis 24 Zoll mittelst der Pickhaue mit etwa $1\frac{1}{2}$ bis 2 Zoll tiefer, sich kreuzenden Riemen, zur besseren Verbindung der neuen Aufschüttung mit der alten Bahn, überzogen, und im zweiten Fall, die Bahn in ihrer ganzen Breite auf diese letztere Weise behandelt, auch zur Begrenzung der neuen Aufschüttung das Banquet und der Sommerweg, wenn ein solcher vorhanden, da solche in der Regel gleichzeitig in Stand gesetzt werden müssen, um die Stärke der neuen Aufschüttung erhöht.

Das durch das Aufpicken der Rinnen gewonnene Steinmaterial wird abgeräumt, erforderlichen Falls so weit es brauchbar ist, zerkleinert, gereinigt und zum Wiedergebrauch bei der neuen Schüttung aufbewahrt. Nachdem nun die theilweise aufgelockerte Bahn von allem Schlick und von sonstigen Unreinigkeiten sorgfältig befreit worden ist, wird dieselbe, Falls nicht feuchte Witterung eintreten sollte gehörig angenäßt und demnächst die neue Aufschüttung nach dem richtigen Profil aufgebracht.

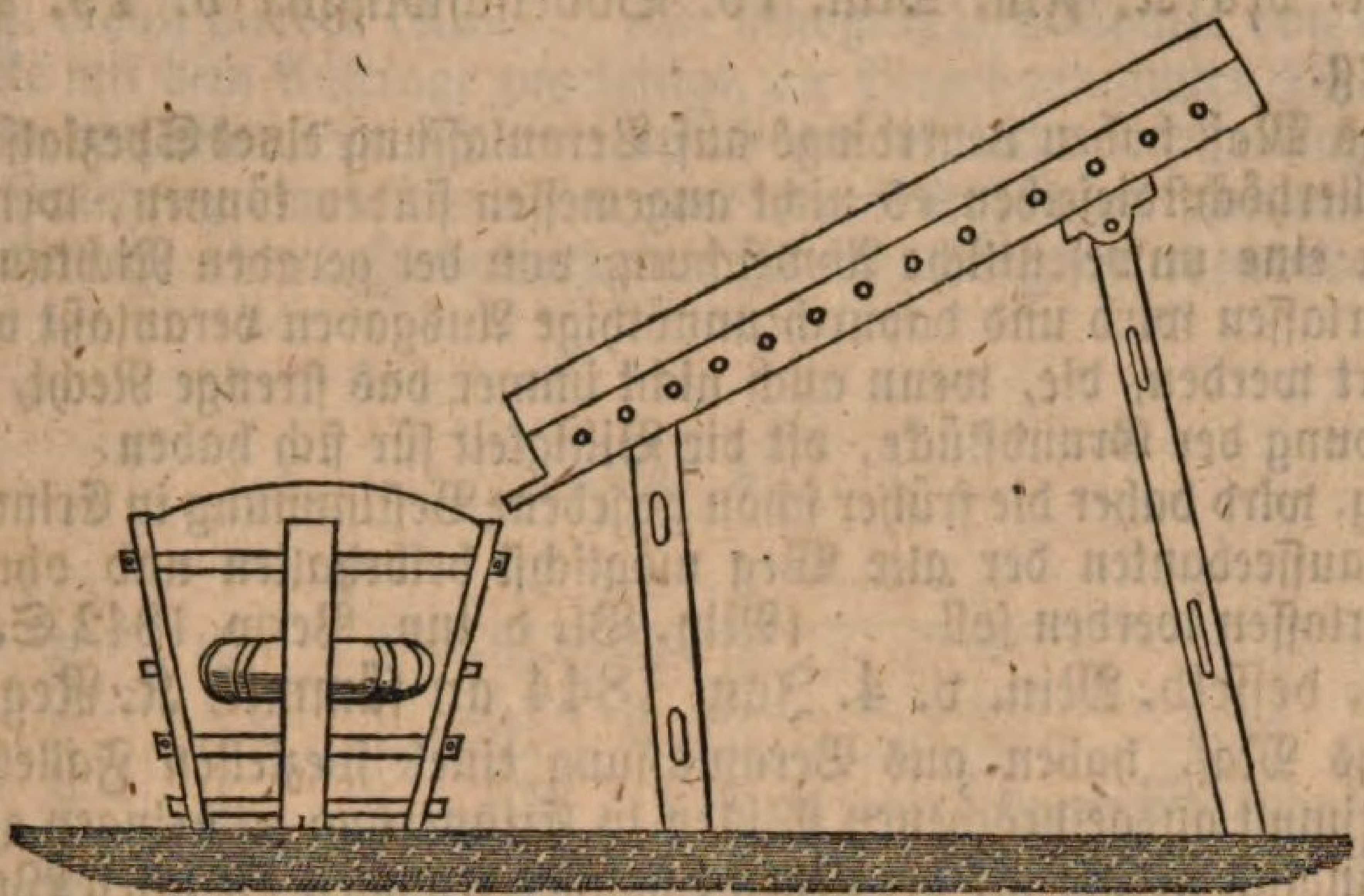
Bei anhaltend feuchter Witterung kann das Wundmachen der Bahn und das Einhauen der Rinnen erspart werden, indem die neue Aufschüttung unter dem Druck der Walze eine so gute Verbindung mit der alten Steinbahn eingehen wird, daß ein späteres Abblättern derselben nicht zu befürchten ist. Jedenfalls ist aber die alte Bahn sorgfältig von allem Schlick zu reinigen, bevor aufgeschüttet wird.

Da die geschlagenen Steine zu neuen Aufschüttungen frei von allen andern Unreinigkeiten, von Erde und von allen andern fremdartigen Beimischungen, auch von gleicher Größe aufgebracht werden müssen, so sind selbige vorher einmal, oder auch nach Erfordern zweimal, über Steinsiebe zu werfen.

Sind die Steine gleichmäßig geschlagen, worauf nachdrücklich zu halten ist, so genügt ein einmaliges Sieben derselben mittelst eines Siebes von etwa $\frac{5}{8}$ Zoll Stabweite, wodurch sie von Steinsplitter und Schmutz befreit werden, sind sie nicht ganz gleichmäßig zerschlagen, so werden sie zweimal, das erstemal über ein Sieb mit etwa $\frac{3}{4}$ bis 1 Zoll Stabweite und das zweitemal über ein Sieb mit $\frac{5}{8}$ Zoll Stabweite geworfen, um zweiten Sorten von Steinen zu erhalten, von denen die

gröbere Sorte zuerst aufgeschüttet und mittelst der Walze gehörig festgelagert, sodann auch die zweite feinere Sorte aufgeschüttet und nach dem vorschriftsmäßigen Querprofil eingeebnet und ebenfalls festgewalzt wird.

Die Siebe sind so einzurichten (m. s. die beistehende Figur)



daß sie unmittelbar auf oder über den Rand der Karre zu stehen kommen und das Einrollen der auf selbige geworfenen gereinigten Steine in die Karre bewirken, während die Steinsplitter und die feinere Steinsorte durch und unter das Sieb fallen.

Nachdem die beiden Steinschüttungen zuerst unter einer nicht zu schweren Walze sich gelagert, und fernerhin unter der immer mehr zu beschwerenden Walzenmaschine sich gehörig zusammengedrückt haben, wird das beim Reinigen der Steine gewonnene Gemisch nochmals durch ein engeres Sieb geworfen, dadurch von allen erdigen Bestandtheilen befreit und das nicht durchgefallene Material dünn auf die neue Steinbahn gestreut, die Bahn bei trockenem Wetter angenäßt und nochmals mehreremale überwalzt, hiernächst aber mit feinkörnigem, von allen Erdtheilen gereinigten Kies, oder in dessen Ermangelung mit dem feinsten, durch die engen Drathsiebe gefallenen Steingruß, sofern er keine erdigen und Schmutz verursachenden Theile enthält, ja selbst mit etwas grandigem Schlick ganz dünn übertragen, und die Bahn mittelst der Walze nochmals und völlig befestigt.

Die etwaigen Kosten des mehrmaligen Siebens des aufzuschüttenden Materials, und die Befestigungs- und Walzkosten werden durch die Dauer und Güte der auf solche Weise hergestellten Steinbahn vollständig aufgewogen.

Die in der ersten Zeit sich etwa noch zeigenden kleinen Eindrückungen müssen bei feuchter, folglich bei der für die Unterhaltung und Instandsetzung günstigen Witterung mittelst der beschwerten Walze oder nach Erforderniß blos durch die Handramme, welche in den meisten Fällen genügt, beseitigt, etwa von Bindungsmaterial entblößte und locker werdende Stellen aber vorher mit etwas feinem Kies oder mit den gesammelten Steinsplittern bedeckt werden. Der bisher übliche Gebrauch des Lehm's bei den Befestigungs-Arbeiten der Steinbahn wird hiermit gänzlich untersagt und soll in der Folge in allen Anschlägen gestrichen werden. Ist die Befestigung sonach vollständig erfolgt, und wird die Steinbahn dem Gebrauch übergeben, so muß nach und nach der sich bildende feine Schlamm abgezogen werden.

Die Unterhaltung des Sommerweges und der Banquets ist so einfach, daß es hierüber einer näheren Anweisung zu den dabei vorkommenden Arbeiten nicht weiter bedarf, und es kann wohl vorausgesetzt werden, daß jeder Chausseebau-Beamte und Wärter mit selbiger bekannt sein wird.

Von jedem Wegebau-Beamten und von jedem fleißigen Wärter wird übrigens auch erwartet, daß sie bemüht sein werden, für das gute Aussehen der Straße durch Reinigen der Banquets und die anderen Nebenarbeiten zu sorgen.

Dieß sind indeß nur Nebensachen und die sämmtlichen Wegebau-Beamten und Wegewärter dürfen niemals die Hauptsachen, nämlich die vorschriftsmäßige tüchtige Erhaltung der Stein- und Kiesbahn und des Sommerweges außer Acht lassen. Namentlich müssen die Wegebaumeister die ihnen untergeordneten Wärter und Chaussee-Aufseher hierüber zweckmäßig instruiren und die fortwährende Beaufsichtigung ihrer Arbeiten nicht unterlassen. Jede Vernachläßigung wird strenge geahndet werden. Berlin, den 18. Dec. 1836.

Der K. Geh. Staats-Min. u. Chef der Verw. für H., Fabrik. u. Bauwesen.

Rother.

(Act. des K. Fin. Min., Abth. für H., Fabrik. u. Bauwesen, sign. Chausseebau-Sachen B. I. 1. No. 7 Vol. I.)

2) Zu §§. 1—12. (Wahl der Linie.)

a) Ueber die möglichste Beibehaltung der alten Wege bei Anlegung neuer Chausseen sind ergangen:

α) C. R. des K. Fin. Min. (v. Bodelschwingh) v. 19. Mai 1842 an sämmtl. K. Reg.

Des Königs Maj. haben neuerdings auf Veranlassung eines Spezialfalls zu erkennen gegeben, daß Allerhöchstdieselben es nicht angemessen finden können, wenn bei Chaussee-Neubauten, um eine unwesentliche Abweichung von der geraden Richtung zu vermeiden, der alte Weg verlassen wird und dadurch unnöthige Ausgaben veranlaßt und Reklamationen herbeigeführt werden, die, wenn auch nicht immer das strenge Recht, doch namentlich bei Durchschneidung der Grundstücke, oft die Billigkeit für sich haben.

Der K. Reg. wird daher die früher schon gegebene Bestimmung in Erinnerung gebracht, daß bei den Chausseebauten der alte Weg möglichst beibehalten und ohne überwiegende Gründe nicht verlassen werden soll. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1842 S. 232 Nr. 312.)

β) C. R. desselb. Min. v. 4. Jan. 1844 an sämmtl. K. Reg.

Des Königs Maj. haben aus Veranlassung eines speziellen Falles Allerh. Ihren schon früher bestimmt ausgesprochenen Willen in Erinnerung zu bringen geruhet, daß, wo es nicht unumgänglich nöthig ist, bei neuen Chaussee-Anlagen die alten Wege zu verlassen, dies nicht geschehen soll, damit Expropriationen soviel als irgend möglich vermieden werden. Indem ich die K. Reg. hiervon in Kenntniß setze, veranlasse ich Dieselbe, sämmtl. Wegebaubeamte Ihres Verwaltungsbezirks hiernach mit geschärfter Anweisung zu versehen, und Ihrerseits auf die genaue Erfüllung dieser Allerh. Bestimmung streng zu halten. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1844 S. 100 Nr. 122.)

b) Ueber die möglichste Erhaltung alter Alleen bei Anlegung neuer Chausseen disponirt das C. R. der K. Min. des K. Hauses, Abth. II. (v. Ladenberg) und der Fin. (Gr. v. Alvensleben) v. 26. Februar 1841 an sämmtl. K. Reg.

Des Königs Maj. haben mit Mißfallen wahrgenommen, daß häufig bei Anlegung neuer Chausseen die alten mit Alleen bepflanzten Wege nicht beibehalten und die Bäume alsdann umgehauen oder sonst weggeschafft worden sind. Damit nicht auf diese Weise die Länder und Wege ihrer Zierde beraubt werden, haben Allerhöchstdieselben befohlen, bei Anl. von Chausseen oder Eisenbahnen strenge darauf zu halten, daß von den alten Straßen nicht, wie öfters geschehen, blos deshalb abgewichen werde, um ganz geringe Biegungen zu vermeiden, dieselben vielmehr nur da, wo sich eine wirkliche Nothwendigkeit ergiebt, verlassen werden.

Wenn ein solcher Fall eintritt, wollen des Königs Maj., in sofern der Grund und Boden zu den Domainen oder Staatswaldungen gehört, die vorhandenen alten Alleen jedenfalls erhalten wissen, wobei dann nach den Verhältnissen eines jeden Falles zu beurtheilen bleibt, ob die frühere Straße als solche ferner zu unterhalten oder das Terrain unter den Bäumen anderweitig zu benutzen sein wird. Den Privatbesitzern ist indessen in Betreff der Erhaltung der auf ihrem Territorium etwa vorhandenen alten Alleen eine gleiche Verpflichtung nicht aufzuerlegen, wiewohl es Sr. Maj. dem Könige angenehm sein wird, zu bemerken, wenn Seitens derselben in ähnlicher Art verfahren wird.

Indem der K. Reg. dies zur Beachtung eröffnet wird, wird Ihr zugleich eingeschärft aufs Strengste darauf zu sehen, daß das Lichten und Aushauen prachtvoller Alleen, wie solches Se. Maj. hier und da bemerkt haben, künftig durchaus unterbleibe.

(Acta des K. Fin. Min., Abth. für H., Fin. u. Bauwesen, sign. Chausseebau-Sachen, B. I. 1. No. 7. Vol. II.)

c) C. R. d. K. Min. d. Inn. für H. u. G. (v. Schuckmann) v. 13. Jan. 1833 an sämmtl. K. Reg. Verschonung der Begräbnißplätze bei Anlegung von Chausseen.

Des K. Maj. haben bei Gelegenheit eines Falles, wo es beabsichtigt worden, eine Chaussee über einen Kirchhof zu führen, zu befehlen geruht, daß dies überall vermieden werden müßte, und die Baubehörden deshalb mit bestimmter Anweisung versehen werden sollten, da in solchen Fällen der Mehrbetrag der Kosten einer andern Richtung nicht beachtet werden dürfte. Die K. Reg. hat diesen Befehl zu befolgen, und darauf zu sehen, daß bei Anfertigung der Chausseebau-Pläne die Verschonung der Begräbnißplätze nicht außer Acht bleibe. (A. XVII. 214.—1. 130.)

3) Zu §§. 18—20[1]).

---

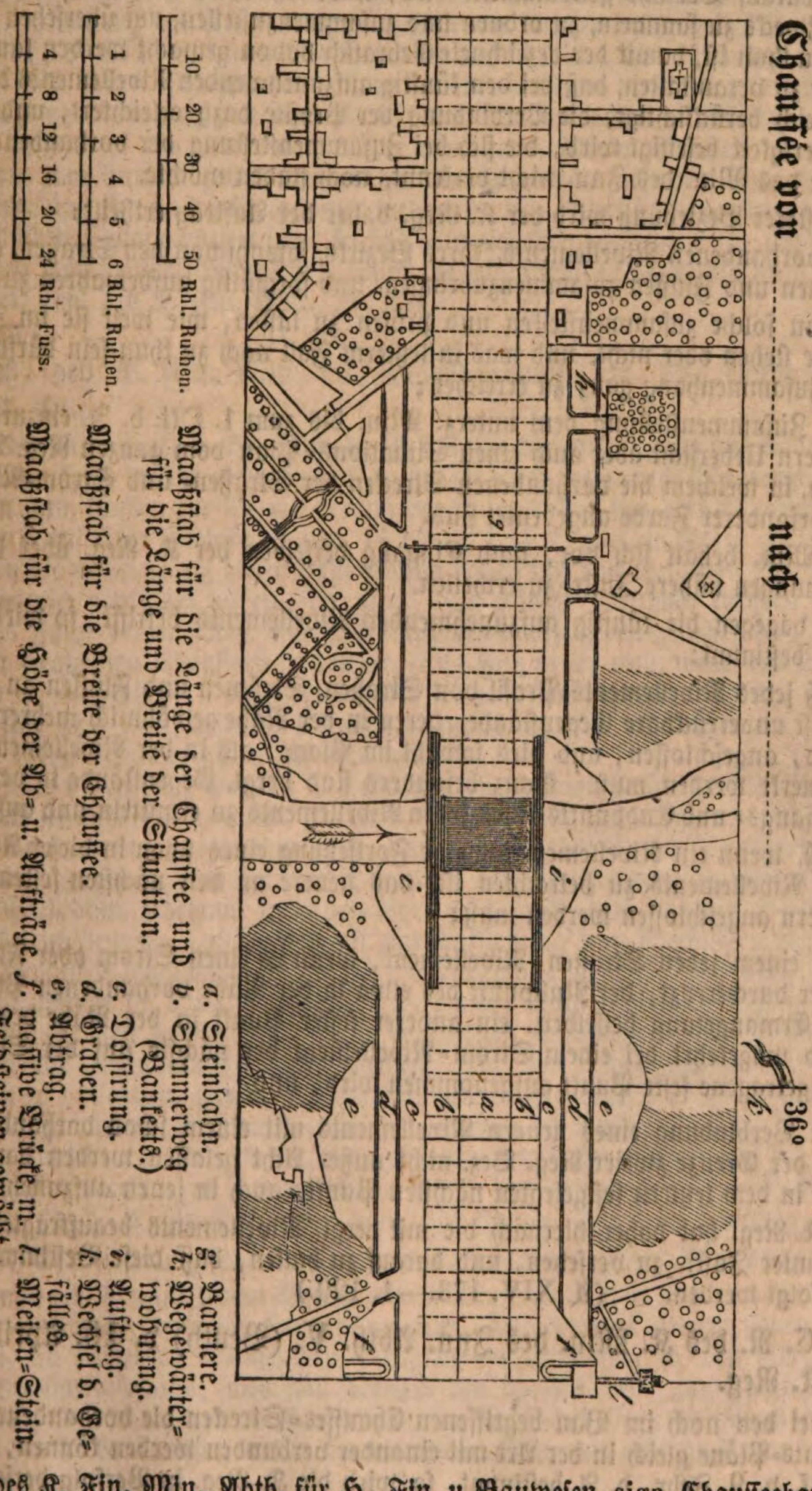
[1]) Durch diese Bestimmungen sind die, auf die ältere Instr. v. 21. Dec. 1823 bezüglichen Anweisungen des C. R. des K. Min. des Inn. v. 1. Juli 1829 (A. XIII. 399.—2. 132.) für beseitiget zu erachten.

a) Zeichnung der Wegekarten.

C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 12. Juni 1838 an sämmtl. K. Reg., wegen bildlicher Darstellung von Chausseen.

Die K. Reg. erhält hierbei (Anl. a.) eine lithographirte Charte von einer ausgeführten Chausseestrecke mit dem Auftrage zugefertigt, die Wegebaubeamten Ihres Bezirks anzuweisen, künftig in den besondern Fällen, wo es auf bildliche Darstellung eines Chaussee-Tractus zur Erläuterung eines Berichtes oder eines Anschlags ankommt, nach diesem Schema, die Zeichnung, ohne daß es jedoch einer Illuminirung derselben bedarf, anzufertigen.

Anl. a.



(Acta des K. Fin. Min., Abth. für H., Fin. u. Bauwesen, sign. Chausseebau-Sachen, B. I. 1. No. 7 Vol. II.)

b) Ueber die bei Gelegenheit der Chausseebauten allgemein aufzunehmenden Nivellements von Straßen, Strömen und Flüssen sind ergangen:

α) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 9. Febr. 1830 an sämmtl. K. Reg.

Das Nivellement bedeutender Straßenzüge, welches der sich in allen Theilen der Monarchie ausdehnende Chausseebau erfordert, bietet, in Verbindung mit den Nivellements der Hauptströme und Flüsse, welche theils aufgenommen sind, theils nach und nach aufgenommen werden sollen, die beste Gelegenheit dar, dereinst ein allgemeines Nivellement zusammen zu stellen, und die Höhen-Unterschiede der wichtigsten Punkte im ganzen Staate, sowohl in Bezug auf einen allgemeinen Horizont, als untereinander zu ermitteln.

Es wird dies um so eher und ohne erheblichen Kosten-Aufwand möglich sein, wenn schon jetzt darauf Bedacht genommmen wird, eines Theils die vorhandenen Materialien zu diesem Zwecke zu sammeln, zu ordnen und zusammenzustellen, um übersehen zu können, was noch zu thun ist, damit der bezeichnete Gebrauch davon gemacht werden kann; andern Theils aber zu veranstalten, daß bei den künftig aufzunehmenden Nivellements der gedachte Zweck zugleich berücksichtigt, die Verbindung der Profile dazu erleichtert, und überhaupt jede Schwierigkeit beseitigt wird, die sich bei Zusammenstellung der vorhandenen Nivellements, wie das Min. des Inn. nicht verkennt, noch finden möchte.

In ersterer Beziehung wird der K. Reg. daher der Auftrag ertheilt:

1) alle vorhandenen Nivellements Ihres Bezirks, sowohl von den Straßen, als Hauptströmen und Flüssen zusammenzubringen, und sorgfältig aufbewahren zu lassen;

2) sodann solche zusammenstellen und prüfen zu lassen, wie weit sie im Zusammenhange stehen oder nicht, und was in letzterm Fall noch zu thun sein dürfte, um diesen Zusammenhang ganz zu erreichen;

3) diese Zusammenstellung dem unterz. Min. bis zum 1. Okt. d. J. einzureichen, zur leichtern Uebersicht aber auch einen Situations-Plan vom ganzen Reg. Bez. beizufügen, in welchem die vorhandenen Strecken der Straßen- und Strom-Nivellements mit besonderer Farbe angedeutet sind.

Das Min. behält sich vor, nach Eingang derselben der K. Reg. über die weitern Maaßnehmungen nähere Instr. zu ertheilen.

Was dagegen die künftig aufzunehmenden Nivellements betrifft, so wird schon jetzt Folgendes bestimmt:

a) daß jedes Nivellements-Profil von Straßen, Strömen und Flüssen an feste, möglichst unverrückbare Gegenstände, deren in der Nähe gewöhnlich mehrere zu finden sind, angeschlossen, und dies sowohl im Plane, als in der Nivellements-Tabelle bemerkt werden muß. Ganz besonders sind dergl. Gegenstände in der Nähe des Anfangs- und Endpunkts eines jeden Nivellements zu ermitteln und aufzunehmen;

b) daß, wenn ein Nivellement als eine Fortsetzung eines schon in dieser Art festgelegten Nivellements zu betrachten ist, das neuere an den nächsten festen Punkt des ältern angeschlossen werden muß;

c) bei einem jeden Straßen-Nivellement, wenn es einen Strom oder Fluß berührt, oder durchkreuzt, der Nullpunkt des etwa in der Nähe vorhandenen Pegels, oder in Ermangelung desselben, ein anderer fester Punkt in der Nähe des Gewässers und umgekehrt bei einem Strom-Nivellement der nächste auf der Straßencharte eingetragene feste Punkt aufgenommen wird, und

d) die Verbindung eines neuern Nivellements mit einem schon vorhandenen ältern an der Grenze zweier Reg. Bez. nicht außer Acht gelassen werden darf, sondern die in dem letztern festgelegten nächsten Punkte auch in jenen aufzunehmen sind.

Die K. Reg. hat daher hiernach die mit dergl. Nivellements beauftragten Geometer mit bestimmter Instr. zu versehen, und darauf zu halten, daß diese Bestimmungen von jetzt ab befolgt werden. (A. XIV. 173.—1. 129.)

β) C. R. des K. Min. des Inn. Abth. V. (Beuth) v. 16. April 1830 an sämmtl. K. Reg.

Da bei den noch im Bau begriffenen Chaussee-Strecken die vorhandenen einzelnen Nivellements-Pläne gleich in der Art mit einander verbunden werden können, wie solches die C. Verf. v. 9. Febr. d. J. bestimmt, so wird die K. Reg. in Verfolg derselben hierzu angewiesen. (A. XIV. 436.—2. 117.)

4) Zu §. 27 und §§. 53—55. (Normalbreite der Kunststraßen.)

a) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 31. Jan. 1842 an sämmtl. K. Reg. Normalbreite der ganz auf Staatskosten zu bauenden Chausseen.

Des Königs Maj. haben in Veranlassung eines besonderen Falles Allerhöchst Ihre Absicht dahin zu erkennen zu ergeben geruht, daß für diejenigen ganz auf Staatskosten zu bauenden Chausseen, welche nicht zugleich große für einen frequenten Waarenzug bestimmte Heerstraßen sind, künftig zur Verminderung der Anlagekosten nur eine Planumsbreite von zwanzig Fuß mit einer Steinbahn von 14 bis 16 Fuß Breite als Norm angenommen, die Anschläge danach eingerichtet und die Anträge auf Kostenbewilligung demgemäß gemacht werden sollen.

Indem ich die K. Reg. hiervon in Kenntniß setze, veranlasse ich Sie rücksichtlich aller derjenigen Straßenbauten, welche unzweifelhaft zu den Allerh. bezeichneten gehören und für welche die Anschläge angefertigt werden, die letzteren dem Allerh. Befehle gemäß einzurichten, auch in dem Falle, wenn andere Dimensionen bereits ausdrücklich von mir genehmigt sein sollten, damit der Nothwendigkeit der Umarbeitung bei Zeiten vorgebeugt werde; in dem Falle aber, wenn Sie Bedenken haben sollte, ob ein in der Vorbereitung begriffener Bau jenen Straßen beizuzählen sei oder nicht, zu berichten und sich dabei über die zu erwartende Frequenz und über die Art des Verkehrs näher zu äußern. Rücksichtlich derjenigen Anschläge, für welche nach früher ergangener Allerh. Entscheidung abweichende Dimensionen zum Grunde gelegt worden sind, behält es bei diesen sein Bewenden. Sollten Bauanschläge für solche Chausseen, welche zu den Allerhöchst bezeichneten gehören, bereits vollständig ausgearbeitet sein, so sind mir dieselben zuvörderst zur Kenntnißnahme und weiteren Entscheidung vorzulegen, bevor die Umarbeitung veranlaßt wird.

(Act. gen. des K. Fin. Min., IV. 944.)

Dazu:

C. R. des K. Fin. Min. (v. Bodelschwingh) v. 23. März 1843 an sämmtl. K. Reg.

Nach der Cirk. Verf. v. 31. Jan. d. J. soll für diejenigen ganz auf Staatskosten zu bauenden Chausseen, welche nicht zugleich große, für einen frequenten Waarenzug bestimmte Heerstraßen sind, künftig zur Verminderung der Anlagekosten nur eine Planumsbreite von zwanzig Fuß mit einer Steinbahn von 14 bis 16 Fuß Breite als Norm genommen werden. Gegen die Ausführung dieser Bestimmung haben sich von mehreren Seiten Bedenken erhoben, die mich veranlaßt haben, Sr. Maj. dem Könige dieserhalb weitern Vortrag zu halten. In Folge dessen haben Allerhöchstdieselben nachzugeben geruht, daß künftig auch die weniger frequenten Chausseen in der Regel 24 Fuß breit, und, wenn ein Sommerweg erforderlich ist, 30 Fuß breit angelegt werden können, eine geringere Breite, etwa bis zu 18 Fuß herab, aber nur für solche Strecken anzuwenden ist, wo außergewöhnliche Umstände eine breitere Anlage sehr vertheuern würden.

Indem ich die K. Reg. hiervon in Kenntniß setze, veranlasse ich Dieselbe, bei künftigen Anträgen auf Chaussee-Neubauten jedesmal in Erwägung zu nehmen, ob der Bau mit oder ohne Sommerweg vorzunehmen ist, und danach Ihre Vorschläge wegen der Breite des Planums abzugeben, auch hinsichtlich der nach den Verkehrsverhältnissen erforderlichen Breite der Steinbahn jedesmal speziellen Vortrag behufs einer näheren Bestimmung zu halten, wobei ich bemerke, daß in Zukunft vor Aufstellung von Anschlägen über Chaussee-Neu- und Herstellungsbauten jedesmal eine Entscheidung über die Grundsätze der Veranschlagung einzuholen ist, damit unnöthige Arbeiten der Baubeamten vermieden werden.

Was die zur Zeit in der Bearbeitung begriffenen Anschläge betrifft, so sind dieselben, um zeitraubende Umänderungen zu vermeiden, nach den bisher maaßgebend gewesenen Grundsätzen zu vollenden, jedoch ist, falls eine den neuern Allerh. Bestimmungen entsprechende Breite gewünscht wird, darüber bei Einreichung der Anschläge, unter Anschluß einer Berechnung, welche die Mehrkosten der größeren Breite im Verhältniß der Anschlagskosten nachweiset, Vortrag zu halten. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 98. Nr. 130.)

b) K. O. v. 5. April 1836, betr. die Erwerbung von Privatgrundstücken Behufs der Erweiterung sehr beengter Staatsstraßen in der Rheinprovinz.

Ich finde aus den in Ihrem Ber. v. 18. v. M. angeführten Gründen im öffentlichen Interesse nothwendig, daß auf Herstellung einer, dem Verkehr angemessenen Breite der bestehenden, an einzelnen Stellen sehr beengten Staatsstraßen in den Rheinprovinzen Bedacht genommen werde, und will deshalb den Ankauf der, zur Ausführung dieser Maaßregel erforderlichen Privat-Grundstücke im Wege des Expropriations-Verfahrens, Maaßgabe des G. v. 8. März 1810, da autorisiren, wo eine gütliche Uebereinkunft nicht vermittelt werden kann.

(A. XX. 421.—2. 145., Amtsbl. der Rheinprovinz, u. Bergius G. S., S. 564.)

5) Zu §§. 57 und 58.

C. R. des K. Min. f. H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 31. Dec. 1851 an sämmtl. K. Reg. und die Min.-Bau-Kommission. Regulirung des Queer-Profils der künftig auszuführenden Chaussee-Steinbahnen.

Das für die Wölbung der Chaussee-Steinbahnen bisher bei geringer Längenneigung angewandte Maaß von einem halben Zoll auf jeden Fuß der ganzen Breite, wonach also das Gefälle von der Mitte nach den Seiten der Bahn einen Zoll auf jeden Fuß beträgt, hat, wie der K. Reg. nicht entgangen sein wird, eines Theils die für die Erhaltung der Bahnen nachtheilige Folge, daß der Verkehr, zur Vermeidung der zu stark abhängigen Seiten, dabei vorzugsweise nur auf dem mittlern Theile Statt zu finden pflegt, andern Theils wird dadurch bei der Anwendung der so wichtigen Maaßregel, durch theilweise Absperrung der Bahnbreite eine möglichst gleichmäßige Abnutzung zu erzielen, eine stärkere Erschwerung der Passage herbeigeführt.

Wenn nun ein Gefälle von der Mitte nach den Seiten nur die Ableitung der Nässe zum Zweck hat, die dazu erforderliche Erhaltung des ursprünglichen Querprofils aber um so eher erreicht wird, je fester das angewandte Material ist, und je weniger dem Verkehr Anlaß gegeben wird, die Bahnseiten zu vermeiden: so bestimme ich hierdurch, daß versuchsweise bei den im künftigen Jahre auszuführenden neuen Steindecken von der Form nach einem Kreisabschnitt Abstand genommen und das Quer-Profil so angeordnet werde, daß von der Mitte nach den Seiten,

> bei Anwendung von Basalt, Granit oder anderm gleich festen Material ein stetiges Gefälle von einem halben Zoll, bei weniger gutem Gestein von drei Viertel Zoll auf den Fuß

Statt findet.

Durch die Abwalzung erhält die Bahnmitte die nöthige Abrundung.

Hinsichts der Sommerwege und Banketts hat sich eine Vermehrung des bisher üblich gewesenen Gefälles von einem halben Zoll auf den Fuß besonders an solchen Orten als zweckmäßig herausgestellt, wo ein geeignetes Material zur Befestigung nicht zu Gebote steht. Hiernach hat die K. Reg. bei der mit der Anlage neuer Steindecken in der Regel verbundenen Regulirung dieser Straßentheile, nach Maaßgabe der Längenneigung und der örtlichen Umstände, eine Vermehrung des Gefälles bis zu dreiviertel Zoll auf den Fuß eintreten zu lassen. Von dem Erfolge dieser Anordnungen sehe ich im Mai 1853 Anzeige der K. Reg. entgegen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 314. Nr. 341.)

6) Zu §§. 64 u. 138. (Absperren der Straße.)

a) C. R. der K. Verw. f. H., Fin. u. Bauwesen (Rother) v. 11 Aug. 1836 an sämmtl. K. Reg.[1])

Die (Tit.) erhält (Anl. a.) 14 Exemplare der nähern Bestimmungen zu dem §. 64 der Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. J. 1834 um danach verfahren und zu diesem Behuf jedem Wegebaubeamten ein Exemplar behändigen zu lassen, die übrigen aber einstweilen aufzubewahren.

Anl. a.

Nähere Bestimmungen zu dem §. 64 der Anweisung zum Bau und Unterhaltung der Kunststraßen v. Jahre 1834.

Es sind darüber Zweifel entstanden, ob im §. 64 der Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. J. 1834 und neu erbauten Chausseen angeordnete Steinvorlegung, wodurch das Fuhrwerk schlangenförmig zu fahren genöthigt werden soll:

> »auch auf solche Chausseestrecken, welche neu beschüttet oder sonst ausgebessert werden, und auf wie lange Zeit angewendet werden könne?«

Zur Behebung dieser Zweifel wird daher Folgendes festgesetzt:

1) Die Verlegung der Steine kann auch auf ältere, mit neuen Decklagen zu versehende, so wie auch auf blos zu reparirende Staats-Chausseen mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ausgedehnt, und von Zeit zu Zeit wiederholt werden, ohne sich an die im 64. §. angegebene Zeit von 6 Wochen streng zu binden.
2) Diese zur Befestigung der Fahrbahn nöthige Maaßregel darf indeß nur bei feuchter Witterung eintreten, bei anhaltend trockenem Wetter muß sie unterbleiben.

---

[1]) Das Publik. der K. Reg. zu Merseburg v. 18. Mai 1836 (A. XX 421—2 146) hatte bereits, in Folge höherer Anordnung, das theilweise Sperren der Chaussee-Fahrbahn durch aufgelegte Steine angeordnet. Das C. R. der K. Reg. zu Cöln v. 7. März 1837 (A. XXI 233.—1, 233) ertheilte die Anweisung zur strengen Befolgung des obigen C. R. v. 11. Aug. 1836.

3) Die Wegewärter sind nicht befugt, selbige nach ihrer Willkühr vorzunehmen, sondern der Bezirks=Wegebaumeister muß sie anordnen, und der Regierungs=Baurath oder der Wegebau=Inspektor müssen sie kontrolliren; die letzteren Beamten haben dafür zu sorgen, daß diese Maaßregel nicht ohne Noth und ohne Erreichung des Zwecks angewendet werde.

4) Die Vorlegesteine müssen Reihen bilden, welche auf den Bordsteinen oder am Rande der eigentlichen Chausseebahn angefangen und quer nach der Mitte derselben laufen. Jede Steinreihe darf nur eine Länge haben, welche Zweifünftheile der Breite der befestigten Bahn beträgt, damit für das Fuhrwerk Dreifünftheile stets frei bleiben.

Diese Steinreihen müssen wechselweise bald auf der linken, bald auf der rechten Seite liegen.

Auf der Stelle, wo an einem Tage die linke Seite der Chausseebahn belegt war, wird am darauf folgenden Tage die rechte Seite derselben mit Steinen belegt.

Die Entfernnng der Steinlagen muß bei ganz neu beschütteten Straßen wenigstens 8, und bei blos ausgebesserten Fahrbahnen, 10 bis 15 Ruthen betragen, so daß die Zwischenräume der auf einer und derselben Seite liegenden Reihen resp. 16—20 bis 30 Ruthen betragen.

5) In der Nähe von Hauptstädten und auf sehr lebhaft befahrenen Staatschausseen ist die Dauer des jedesmaligen Stein=Verlegens möglichst zu beschränken.

6) Die Vorlegesteine müssen an jedem Abend noch beim Tageslicht weggenommen, auf die Seite gebracht und am andern Morgen erst wieder aufgelegt werden.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß bei Chaussee=Neu= und Instandsetzungsbauten das Einschneiden der Wagenräder in die Steinbahnen und folglich die Zerrüttung der Decklagen am erfolgreichsten verhütet wird, wenn die Fuhrwerke und besonders die zur größten Ungebühr belasteten Wagen der Frachtfuhrleute zur rechten Zeit genöthigt werden, schlangenförmig und nicht wie es fortwährend geschieht, in einem Geleise zu fahren.

Bei dieser Gelegenheit wird noch bemerklich gemacht, daß der Ertrag der Chausseegeld=Gefälle in einem großen Mißverhältniß zu den Unterhaltungskosten steht, und daß alle betr. Behörden und Beamten verpflichtet sind, dahin zu wirken, daß diese Kosten möglichst ermäßigt und die jetzt zur Straßenunterhaltung aus den Staatskassen jährlich zu leistenden bedeutenden extraordinairen Zuschüsse endlich vermindert werden. Berlin, den 11. August 1836.

Der K. Wirkliche Geh. Rath und Chef der Verw. für H., Fabr. und Bauwesen.
Rother.

(Act. der K. Fin. Min., Abth. für H., Fin. u. Bauwesen, sign. Chausseebau-Sachen, Specialia B Abth. 1 Fach 1 No. 7. Vol. I.)

b) C. R. der K. Verw. für H., Fin. und Bauwesen (Rother) v. 7. Nov. 1836 an sämmtl. K. Reg.

Es ist zu meiner Kenntniß gekommen, daß die, in den, unterm 11. Aug. d. J. ergangenen, nähern Bestimmungen zu dem §. 64 der Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen enthaltenen, Vorschriften und zwar:

unter Nummer 6, daß die Vorlegesteine an jedem Abend noch bei Tageslicht weggenommen werden sollen,

unter Nummer 4, daß die Entfernungen der wechselseitigen Steinreihen, bei ganz neu beschütteten Straßen wenigstens acht, und bei blos ausgebesserten Fahrbahnen zehn bis funfzehn Ruthen betragen müssen, und

unter Nummer 2, daß das Vorlegen nur bei feuchter Witterung eintreten darf,

von den Wegewärtern nicht auf alle Chausseestrecken pünktlich befolgt werden. Die K. Reg. veranlasse ich daher, auf die genaue Befolgung gedachter Bestimmungen mit aller Strenge zu halten, die Bezirks=Wege=Baubeamten wiederholentlich dazu anzuweisen, und selbige vor unliebsamen Verfügungen, welche unausbleiblich gegen sie ergehen werden, wenn in ihren Bezirken Beschwerden über Vernachlässigungen vorkommen, zu warnen.

(Acta des K. Fin. Min. für H., Fin. und Bauwesen, sign. Chausseebau=Sachen, Specialia B I No. 7 Vol. I.)

c) C. R. derselb. Verw. v. 18. Dec. 1836 (s. oben sub 1, S. 253.)

d) C. R. d. K. Fin. Min. (Beuth) v. 31. Mai 1839 an sämmtl. K. Reg.

Es ist die Absicht, daß v. 1. Jan. 1840, also von dem Zeitpunkte an, wo das G. wegen Einführung der breiten Radfelgen v. 17. März c. in Ausübung tritt, die Vorschriften wegen Verlegung der Fahrbahnen auf den Chausseen durch Sperrsteine, nament-

lich die V. v. 11. Aug. und 7. Nov. 1836 allgemein, also auch auf den Chausseestrecken, für welche der Zwangsgebrauch breiter Radfelgen nicht angeordnet ist, nicht mehr zur Anwendung kommen sollen. Diese Bestimmung gilt auch auf Aktien-Straßen, insofern die erwähnten V. auf ihnen gehandhabt worden sind.

Die K. Reg. hat dies den Chausseebau-Beamten Ihres Bezirks zu eröffnen, und darauf zu sehen, daß von jetzt an bis zu dem genannten Zeitpunkte die gedachten V. so gehandhabt werden, daß zu Klagen wegen zu großer Beschränkung kein Anlaß gegeben wird. (A. XXIII. 458.—2. 182.)

e) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 31. Aug. 1839 an sämmtl. K. Reg.

Auf den Ber. v. 6. d. M. gebe ich der K. Reg. zu erkennen, daß eine Verlängerung des Verfahrens in Betreff der schlangenförmigen Verlegung der Fahrbahnen auf den Chausseen bei Aufbringung neuer Decklagen nicht stattfinden darf, sondern diese Maaßregel mit dem 1. Jan. 1840 aufhören muß, so wie solches in der C. Verf. v. 31. Mai d. J. bestimmt worden ist.

Dagegen will ich gestatten, daß künftighin, eben sowohl bei neuen Decklagen, als bei starken sonstigen Ausbesserungen der Fahrbahnen, die sogenannte Parallelsperrung, wonach die Sperrsteine nur auf einer Seite parallel mit dem Straßenrande zu liegen kommen, während der Tageszeit und nachdem die Beschüttungs- und Ausbesserungsmaterialien vorher festgewalzt oder festgerammt, und mit Grand, Kies, Steinsplittern oder sonst einem geeigneten Abglättungsmaterial bedeckt worden sind, nach Erforderniß von Zeit zu Zeit und nur bei anhaltend feuchter Witterung eintreten darf.

Die Steinreihen dürfen, vom Rande der Fahrbahn abgerechnet, bei 14 Fuß breiten Fahrbahnen auch nur $\frac{1}{3}$, und bei 16 Fuß und darüber breiten Fahrbahnen $\frac{2}{5}$ der ganzen Breite derselben betragen, damit jederzeit hinreichender Raum für die Fuhrwerke bleibe, und, um dieselben beim Befahren der Chausseen so wenig als möglich zu belästigen, werden die gedachten Parallelsperrungen niemals ununterbrochen in gar zu langen Strecken angewendet werden dürfen. (A. XXIII. 459.—2. 183.)

f) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 27. März 1850 an sämmtl. K. Reg.

Mittelst C. Verf. v. 31. Mai 1839 ist zwar das Verfahren:

die Chaussee-Fahrbahnen auf einen Theil der Breite in der Weise abzusperren, daß die Fuhrwerke in Schlangenlinien geleitet werden müssen,

untersagt worden. Um indessen zur besseren Erhaltung der Bahnen eine möglichst gleichmäßige Benutzung in deren Breite als ein wesentliches Erforderniß erscheint, die Gewohnheit der Fuhrleute aber, die Bahnen nur in deren Mitte zu befahren, um so nachtheiligere Folgen, insbesondere für solche Chausseestrecken herbeiführt, auf welchen bei nassem Wetter wegen mangelhafter Beschaffenheit oder ungünstiger örtlicher Umstände leicht tiefe Geleise hervorgebracht werden, die bei großer Erschwerung des Verkehrs die Unterhaltungskosten bedeutend steigern, und wenn ferner neue Steindecken nur durch eine sofort nach der Eröffnung eintretende gleichmäßige Befahrung zu derjenigen Befestigung gelangen können, die zur völligen Erreichung des Zwecks und zur nachhaltigen Dauer unerläßlich ist; so finde ich mich bewogen, sowohl im Interesse des Publikums, um der bisherigen aus mangelhaftem Zustande der Chausseen hervorgegangenen Erschwerung des Verkehrs zu begegnen, als auch im Interesse der Staatskassen, um eine Ermäßigung der bedeutenden Unterhaltungskosten zu erreichen, das oben bezeichnete Verbot für solche Chausseen hierdurch wieder aufzuheben, auf welchen eine starke Frequenz nicht stattfindet, so daß also beispielsweise in der Regel auf Chausseestrecken in der Nähe volkreicher Städte der Zweck auch ferner in der bisherigen Art durch sogenannte Parallel-Sperrungen zu erreichen gesucht werden muß.

Um aber durch das für die Instandhaltung der Bahnen so wirksame Hülfsmittel der Schlangenfahrt nicht wesentliche Belästigung für den Verkehr herbeizuführen, werden folgende Vorschriften ertheilt:

1) Die Maaßregel darf überall nur während der Tageszeit stattfinden.
2) Sie darf zur vollkommeneren Befestigung neuer Steindecken erst nachdem dieselben gehörig abgewalzt und mit Deckmaterial versehen sind, auf ältern, einer solchen Instandsetzung nicht unterworfenen Bahnstrecken aber nur nach Aufgang des Frostes oder bei anhaltendem Regenwetter angewendet werden.
3) Die Vorlagen, zu welchen Steine von angemessener Größe oder Faschinen zu verwenden sind, dürfen auf jeder Seite der Bahn nie weniger als 20 Ruthen von einander entfernt sein, so daß also die Entfernung der Vorlage auf der rechten Seite von der nächsten auf der linken mindestens 10 Ruthen beträgt.
4) Bei den Vorlagen muß der freie Theil der Bahn einen hinlänglichen Raum für die Passage bieten.

Ich veranlasse die K. Reg., diese Verf. durch die Amtsbl. zur öffentl. Kenntniß zu bringen und den Wegebau-Beamten die pünktliche Befolgung der Vorschriften gemessenst zur Pflicht zu machen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 112. Nr. 153.)

7) Zu 75—77. (Anlegung von Chausseegeld-Einnehmer- und Wegewärter-Wohnungen.)

a) C. R. der Chaussee-Verwaltung (Rother) v. 31. Juli 1834 an die betr. K. Reg. die Anlegung von Chausseegeld-Einnehmer- und Wärter-Wohnungen betr.

In früheren Zeiten sind die Chausseegeld-Einnehmer- und Wärter-Wohnungen in vielen Fällen zu groß und sehr kostspielig erbauet worden. Dies hat auch schon das vormalige K. Min. des Inn. für H. und G. Ang. erwogen, und zur Behebung dieses Uebelstandes, der neuen Anweisung zum Kunststraßenbau vom Jahre 1834 Vorbilder beifügen, und diese in der Beil. 1 S. 47, 48 und 49 erläutern lassen.

Zusätzlich zu diesen Vorschriften finde ich mich veranlaßt, im Nachstehenden Behufs der Kosten-Ersparung noch Folgendes festzusetzen:

1) Ehe überhaupt zum Bau neuer Chausseegeld-Einnehmer- und Wärter-Wohnungen geschritten wird, muß zuvor, nachdem mit der betr. Steuer-Behörde die Stellen für die Einnehmer-Häuser ermittelt worden sind, auf das Sorgfältigste untersucht werden, ob sich nicht Lokalien miethsweise beschaffen lassen, was jederzeit den Vorzug verdient.

Finden sich hierzu passende Gelegenheiten, so sind in Betreff der Einnehmer-Wohnungen, Miethe-Kontrakte mit Vorbehalt der Genehmigung abzuschließen. Die Wegewärter sind nöthigenfalls beim Miethen ihrer Wohnungen zu unterstützen.

Bleiben die diesfälligen Bemühungen fruchtlos, so sind

2) die Einnehmer-Häuser, in welchen, insofern kein Hinderniß vorwaltet, im Dachraum zugleich eine Wärter-Wohnung anzulegen ist, jederzeit massiv, und zwar auf solchen Straßen, auf denen eine starke Passage vorauszusehen, oder schon vorhanden ist, mit einem Vorbau, in welchem ein Theil der Expeditions-Stube liegt, zu erbauen. Hin und wieder sind mehrere dergleichen Gebäude, mit sparsamer Vertheilung des Raumes, nach passenden Mustern errichtet worden. Diese Muster können daher beibehalten, nur muß der Veranschlagung jederzeit die Zeichnung beigefügt werden. Später soll dazu eine Normal-Zeichnung erfolgen.

3) Für weniger stark befahrne Straßen wird das Vorbild auf Tafel IV. der Anweisung gewählt. Doch kann allenfalls dem Gebäude ein Fuß Tiefe mehr (also 32 Fuß) gegeben werden, um zwischen der Hinterstube und der Küche eine Verbindungsthür, so wie solches auf Tafel II. stattfindet, anbringen zu können. In diesem Falle wird der Ofen in der Expeditions-Stube ein Windofen, d. h. in der Stube geheizt, und der Heerd wird in den vordern Winkel gerückt. Auch zu einem jeden solchen Gebäude wird dem Anschlage eine Zeichnung beigefügt.

4) Die bloßen einfachen Wärter-Wohnungen werden nach Tafel VI., und die doppelten nach Tafel VIII. und IX., und zwar in der Regel massiv erbauet, wenn der Unterschied der Kosten gegen den Holzbau nicht bedeutend ist. Tritt jedoch dieser Fall ein, so muß zu letzterem geschritten werden, und ist dann vorzugsweise Ziegelfachwerk zu wählen. Tafel VII. liefert zu einer einfachen Wärter-Wohnung ein Vorbild, nach welchem sich die Vorbilder zu Tafel VIII. und IX. leicht umändern lassen werden. — In manchen Gegenden des Staats (z. B. in Ostpreußen oder in den Schlesischen Gebirgen, wo der Winter lang und strenge, wo ferner viel Holz vorhanden, und solches wohlfeil ist, Ziegeln aber selten, dabei schlecht und theuer sind, kann sogar zum Schrotholzbau bei Wärter-Wohnungen geschritten werden. Für alle Wärter-Wohnungen müssen ebenfalls den Anschlägen Zeichnungen beigefügt werden.

5) Die Dächer ohne Ausnahme werden feuerfest (mit Dachsteinen oder Schiefer rc.) eingedeckt. In solchen Fällen, wo diese Materialien gar nicht zu beschaffen oder theuer, und dabei schlecht sind, wird die Bedachung mit Lehmschindeln keinesweges ausgeschlossen. Doch müssen die Gründe zu dieser Wahl in den betr. Erläuterungs-Berichten entwickelt werden.

6) Es können Fälle eintreten, wo sowohl die Mauersteine, als das Holz selten, und wo man, der Ersparung der Kosten wegen, genöthigt ist, zur Anwendung von Bruchsteinen zu schreiten. In diesen Fällen dürfen solche in den Umfassungswänden nur äußerlich; innerlich derselben aber müssen, mit Beobachtung eines guten Verbandes, Mauersteine verwendet, auch müssen die Bruchsteine ein Jahr vor

ihrem Verbrauch gebrochen, und der Luft und Sonne ausgesetzt werden. Scheidewände würden von Fachwerk zu konstruiren sein.

7) Die kleinen Stallgebäude werden von Holzfachwerk oder Bruchsteinen erbauet.

8) Brunnen werden nur da angelegt, wo in der Nähe kein brauchbares und gesundes Wasser zu haben, oder wo durchaus keine Einigung, wegen des Mitgebrauchs vorhandener Privatbrunnen ꝛc. zu treffen möglich ist.

9) Kostbare hölzerne, oder massive Bewehrungen müssen möglichst vermieden, und in Betreff der äußern Umfassung des ganzen Etablissements zur Anlage von Hecken geschritten werden. Zum Schutze derselben ist für die ersten Jahre ein leichter Latten- oder Ruthen-Zaun erlaubt. Endlich

10) wird bei einigen Einnehmer- und Wärter-Häusern die Anlage, wenn auch nur kleiner Baumschulen empfohlen, damit besonders der Ankauf wilder Baumsorten möglichst vermieden werde. Nach der ersten Anlage ist entweder dem Einnehmer oder dem Wärter die Aufsicht darüber zu übertragen. Entblößte Räume in diesen Baumschulen müssen sogleich wieder mit neuen Stecklingen besetzt werden.

(A. XVIII. 844.—3. 141.)

b) C. R. des K. Min. des Inn. (Ferber) v. 17. Juni 1826 an sämmtl. K. Reg. (ausschließlich derjenigen zu Posen, Cöslin und Stralsund). Anlegung von Brunnen bei den Chaussee-Häusern[1]).

Die K. Reg. erhält anbei einen Auszug aus dem Gutachten der Ober-Bau-Deput. v. 3. d. M. (Anl. a.) die bei den Chausseegeld-Einnehmer-Häusern zu bauenden Brunnen betr., zur Nachricht und Achtung.

Anl. a.

Extract

aus dem Gutachten der K. Ober-Bau-Deput. d. d. Berlin, den 3. Juni 1826.

Was den zweiten Gegenstand des Berichts des Bau-Comtoirs v. 23. v. M. anbetrifft, so sind wir der Meinung, daß der Brunnen bei dem Einnehmerhause auf der Höhe jenseit Landsberg a. W., da in einer Tiefe von 60 Fuß noch kein Wasser daselbst gefunden worden, nicht bei dem Hause, vielmehr in einer Entfernung von einigen hundert Schritten von demselben, etwa auf der Mitte des Berges, und überhaupt da, wo sich wahrscheinlich Quellenlager finden, anlegen zu lassen, eines Theils, weil hierdurch eine Menge von Baukosten erspart werden, andern Theils aber auch es seine eigene Schwierigkeit hat, das Wasser durch einen Pumpbrunnen bei einer größeren Tiefe zu Tage zu fördern.

Wir glauben übrigens, daß es im Allgemeinen nachgegeben werden kann, die Brunnen, wo bei einer Tiefe von 60 Fuß noch kein Wasser gefunden wird, in einiger Entfernung von den Chausseehäusern anlegen zu lassen.

Sollte auch hier kein Wasser angetroffen werden, so wird man schon von der Anlage der Pumpbrunnen abstehen, und nachlassen können, gewöhnliche Ziehbrunnen zu fertigen.
(A. X. 820.—3. 149.)

c) R. des K. Fin. Min. (v. Klewitz) v. 20. Juni 1820 an die K. Reg. zu Merseburg. Nächtliche Erleuchtung der Schlagbäume an den Zollerhebungs-Stellen.

Auf die Ber. v. 18. Febr. und 12. Mai d. J., wird der K. Reg. zum Bescheide ertheilt, daß die als nothwendig vorgeschlagenen Maaßregeln der nächtlichen Erleuchtung der Schlagbäume an den Zoll-Erhebungs- und Aufsichts-Stellen, in der Allgemeinheit ganz unausführbar ist, und es zur Vermeidung von Unfällen hauptsächlich nur darauf ankommt, daß der Schlagbaum nicht so hoch angelegt werde, daß ein Pferd darunter weggehen, noch so niedrig, daß es mit der Brust darüber wegstürzen kann.

Uebrigens werden den K. Reg. die Bestimmungen §. 8 der Zoll-Ordnung in Erinnerung gebracht, wonach innerhalb des Grenzbezirks bei Nachtzeit nur in den angegebenen außergewöhnlichen Fällen, Frachten passiren sollen, wodurch also die Möglichkeit der Gefahr bei einem unerleuchteten Schlagbaum schon sehr verringert wird.

Dennoch will das Fin. Min. gestatten, daß an Barrieren, welche auf den Haupt-Zollstraßen anzubringen sind, eine Erleuchtung Statt haben kann. (A. IV. 866.—4. 85.)

8) Zu §§. 79 ff. (Veranschlagung der Kosten.[2])

Ueber das Erforderniß zuverlässiger und richtiger Veranschlagung, vergl. die C. R. des K. Fin. Min. v. 30. April 1841 und 30. Jan. 1842. (s. unten.)

---

[1]) Vergl. §. 77 der Anweisung v. 6. April 1834.

[2]) Durch diese Vorschriften der Anweisung v. 6. April 1834 sind die, auf die ältere Instrukt. v. 21. Dec. 1823 bezüglichen Anordnungen des C. R. des K. Min. des Inn. v. 1. Juni 1829 (A. XIII. 399.—2. 132) für beseitiget zu erachten.

9) Zum §. 95.

Vergl. das C. R. des K. Ob. Präsid. der Rheinprovinz v. 17. März 1835, wonach vor Beginn des Kunststraßen-Baues die Grund-Entschädigung festzustellen. (s. unten.)

10) Zu §§. 112 ff. (Sorgfältige Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen.)

C. R. des K. Fin. Min. (Beuth) v. 1. Dec. 1839 an sämmtl. K. Reg., betr. die sorgfältige Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen.

Die Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen vom Jahre 1834 setzt, indem sie §. 112 ff. rücksichtlich der Unterhaltung und §§. 153 ff. für die Instandsetzung nähere Vorschriften ertheilt, voraus, daß es zur Ausführung derselben an den erforderlichen Geldmitteln nicht fehle. Diese haben indeß seit einiger Zeit, bei stets gesteigerten Ansprüchen an den Chaussee-Unterhaltungs-Fonds, welcher dieselben vollständig zu befriedigen außer Stande war, mehreren Regierungs-Bezirken dem Bedarfe entsprechend nicht gewährt werden können, und es ist, in Folge dessen, bei der Unterhaltung der Kunststraßen zum Theil ein Verfahren in Anwendung gekommen, welches mit den Grundsätzen jener Anweisung nicht in Uebereinstimmung zu bringen und als unwirthschaftlich zu bezeichnen ist.

Es ist, wo die in der Kunststraße entstandenen Geleise oder Vertiefungen nach Anleitung des §. 131 der Anweisung nicht mehr beseitigt werden konnten, die Steinbahn vielmehr nach §. 160 daselbst einen neuen Auftrag erforderte; andererseits die Materialien nicht in dem Maaße vorhanden waren, um dabei nach diesen Vorschriften zu verfahren und den Auftrag in der ganzen Ausdehnung der herzustellenden Bahn in solcher Stärke zu machen, daß das aufgebrachte, wenn auch vorschriftsmäßig verarbeitete Material sich mit der Steinbahn angemessen hätte verbinden können, in diesem Falle von der Besorgniß ausgegangen, daß das auf die letztere zu bringende unzulängliche Materiale vorzeitig werde zermalmt werden, ohne für den Verkehr oder für die Erhaltung der noch vorhandenen, wenn auch abgenutzten Steinbahn wesentliche Dienste zu leisten, und aus diesem Grunde vorgezogen, die vorhandenen Bestände nicht zu verwenden, vielmehr, in Erwartung ihrer Vermehrung durch die für die nächste Unterhaltungs-Periode zu überweisenden Geldmittel, zu sparen, bis hinreichendes Materiale vorhanden sein werde, etwas Wirksames für die Herstellung der Straße zu thun. Dies Verfahren hat durch den Inhalt der an einige K. Reg. erlassenen Verf. des Herrn Staatsministers Rother Exz. v. 11. Nov. 1834 gerechtfertigt werden sollen, in welcher allgemeine Vorschriften für die gewöhnliche Unterhaltung der Staatsstraßen gegeben worden sind. Dieselbe setzt indeß nur das bis dahin zur Anwendung gebrachte Verfahren, wonach zu jeder l. Ruthe 8—12 Kubikfuß Materiale angeschafft und sehr häufig, ohne daß es unbedingt nothwendig gewesen wäre, auch verwendet wurde, außer Anwendung, oder mißbilliget vielmehr ein solches mit den Vorschriften der Anweisung zum Kunststraßenbau vom Jahre 1834 nicht übereinstimmendes Verfahren, wo dasselbe etwa bis dahin angewendet wurde, und beabsichtigt demnächst nach Vollendung der nothwendigen Herstellungs-Bauten, für diese einen Turnus einzuführen, indem sie im Uebrigen für das bei der Unterhaltung zu beobachtende Verfahren keine Vorschriften ertheilt, welche von der »Anweisung« abweichen. Wenn darin gesagt ist, daß ganz neu gebaute oder beschüttete, abgewalzte, und somit völlig hergestellte Strecken, nur mit wenigem und zwar nur mit so viel Material unterhalten werden sollen, als erforderlich ist, um Geleise und Vertiefungen zu beseitigen, so sollte damit nur der Materialien-Verschwendung vorgebeugt werden; im Uebrigen giebt diese Andeutung den Inhalt des §. 131 der »Anweisung« wieder. Wenn ferner gesagt wird, daß damit fortgefahren werden solle, bis die Stein- oder Kiesbahn dergestalt abgenutzt sei, daß eine neue Decklage von 3 — 4 Zoll erforderlich werde, so entspricht auch diese Vorschrift dem Inhalte der §§. 159 ff. 162 der Anweisung. Denn sie schließt nicht aus, daß die Instandsetzung der Chausseen auch mit schwächern Lagen bewirkt werden könne, wie dies namentlich in dem Falle geschehen kann, wenn ein Theil der Oberschüttung noch auf der Packlage vorhanden, rauh gemacht und mit der neuen Schüttung dergestalt verbunden werden kann, daß diese nur als eine Verstärkung der noch vorhandenen, wenn gleich schon theilweise abgenutzten, also geschwächten Ober- oder Mittel-Lage zu betrachten ist.

Wenn es daher die vorhandenen Mittel irgend gestatten, ist mit der Aufbringung schwächerer Schüttungen nach Maaßgabe des Bedarfs und in der Voraussetzung, daß sich noch die vorgedachte Verbindung mit der vorhandenen Decklage erreichen lasse, sobald als möglich vorzugehen und nicht abzuwarten, bis die stärkere Abnutzung die Nothwendigkeit einer neuen Schüttung von 3 — 4 Zoll Stärke herbeigeführt haben wird.

Jedenfalls ist es aber unzulässig, in Erwartung auskömmlicher Mittel, die vorhandenen unzureichenden Materialien zu sparen und anzusammeln, und die Straße, bis zu einer ganz normalen Herstellung geschritten werden kann, der zerstörenden Einwirkung des Verkehrs und der Witterung Preis zu geben, indem die Vortheile einer solchen in ihren Folgen höchst unwirthschaftlichen Maaßregel von den damit verbundenen Nachtheilen weit überwogen werden. Sollten aber die vorhandenen Materialien auch nur für die nothdürftige Unterhaltung einer Strecke des ganzen, der Herstellung bedürftigen Straßen-Abschnitts zureichen, so wäre es immer besser, sie auf jene zu verwenden, und wenigstens einen Theil des Ganzen vor den Folgen ganz vernachlässigter Unterhaltung zu bewahren, statt in Erwartung günstigerer Verhältnisse das Materiale aufzusparen.

Die K. Reg. wird Ihre Baubeamten mit entsprechender Anweisung versehen und darauf halten, daß danach verfahren werde. (A. XXIII. 915.—4. 145.)

11) Zum §. 131. (Unterhaltung der Stein- oder Kiesbahn.)

a) Vergl. das C. R. der K. Verw. für H., Fin. u. Bauwesen v. 6. April 1834 und das C. R. des K. Fin. Min. v. 1. Dec. 1839. (s. oben S. 231 u. 267.)

b) C. R. des K. Min. für H., G. u. öffentl. A. (v. Pommer-Esche) v. 6. Juli 1850 an sämmtl. K. Reg., sowie an die K. Min. Bau-Kommission. Ausführung neuer Steindecken auf Chausseen.

Das unterm 3. Mai d. J. eingereichte Verzeichniß der Chausseestrecken, welche im vorigen Jahre mit neuen Decklagen versehen worden sind, giebt in Beziehung auf die angegebene Beendigungszeit Veranlassung, die K. Reg. auf die Nachtheile aufmerksam zu machen, die für die Dauer solcher Anlagen daraus hervorgehen, wenn die Ausführung in einer Jahreszeit erfolgt, in welcher anhaltendes Regenwetter gewöhnlich stattzufinden pflegt.

Den wichtigen Bedingungen, den Steinschlag möglichst rein von Erdtheilen aufzubringen, und die Bahnen für die Aufnahme der neuen Decken gehörig vorzubereiten 2c., kann dann nicht so vollständig genügt werden, als nothwendig ist, um den Zweck auf die nachhaltigste Weise zu erreichen, und am wenigsten auf solchen Chausseen, die eines Sommerweges entbehren, der während der Ausführung zur Passage benutzt werden kann.

Zur gehörigen Befestigung der Steinlagen ist Nässe allerdings unentbehrlich, und es empfiehlt sich daher im Allgemeinen, die Sommermonate zur Ausführung nicht zu wählen; es darf jedoch diese Aufbringung nicht bis zur zweiten Hälfte des Herbstes verzögert werden, so daß dadurch die wesentlichsten Erfordernisse zur Erlangung einer guten Bahn der Ersparung der Kosten für Herbeischaffung von Wasser, (die übrigens so häufig ohne unverhältnißmäßigen Aufwand zu ermöglichen), zum Opfer gebracht werden und Gefahr gelaufen wird, bei frühem Eintritt des Frostes oder starken Schneefall die Arbeit bis zum künftigen Jahre unvollendet liegen lassen zu müssen. Im Bezirke der K. Reg. dürfte dies mit allen den Steinschüttungen der Fall gewesen sein, deren Beendigung nach der Angabe im Verzeichnisse im März erfolgt ist.

Die K. Reg. veranlasse ich daher hierdurch, streng darauf zu halten, daß die Ausführung neuer Steindecken überall, wo die Herbeischaffung von Wasser, wenn das Bedürfniß dazu eintritt, ohne unverhältnißmäßige Kosten zu bewirken steht, zu solcher Zeit beginne, daß die Beendigung spätestens Ende Okt. zu Stande kommen kann.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1850. S. 224. Nr. 290.)

c) C. R. der K. Reg. zu Potsdam v. 29. Jan. 1833, betr. die Arbeiten zur Instandhaltung der Chausseen.

Bei den Arbeiten zur Instandhaltung der Chausseen unsers Verwaltungsbezirks ist bisher nicht überall auf eine ordnungsmäßige zweckentsprechende Weise verfahren worden, aus welchem Grunde die Ertheilung bestimmter Vorschriften dieserhalb nothwendig erscheint.

Die Arbeiten an den Steinbahnen, welche hier nur zur Betrachtung kommen sollen, bestehen darin, daß man dieselben entweder, zur Herstellung der ursprünglichen Stärke und des Profils, in der ganzen Breite mit frischen Steinen beschüttet, oder, daß die auf den Bahnen entstandenen Geleise und Senkungen mit kleinen Steinen ausgefüllt werden, um dieselben eben zu erhalten, und das Durchbrechen an solchen Stellen bis auf den Untergrund, zu verhüten.

Bei Beiden muß insbesondere dahin getrachtet werden, die Steine möglichst schnell zu einer festen Masse zu verbinden.

Es zeugt von einer tadelnswerthen Verwaltung des betr. Wegebauamtes, wenn Steine in Löcher und Senkungen geschüttet werden, oder gar die ganze Breite der Bahn damit übertragen wird, ohne die Mittel, welche zu einer schnellen Verbindung der Steine unter sich führen, zur Anwendung zu bringen. Man soll es nicht den Fuhrwerken überlassen, diese Befestigung nach und nach zu bewirken, sie erfolgt auf diese Weise nur unvollkommen und erst dann, wenn ein großer Theil der Steine, nachdem sie lange von einer Stelle zur andern getrieben worden sind, gänzlich zu nichte gefahren ist. Den Beamten trifft dadurch der doppelte Vorwurf, erstens, daß er das kostbare Steinmaterial wahrhaft verschleudert, dem Vertrauen, welches der Staat in ihn setzt, indem er ihm jährlich Tausende zur Instandhaltung der Straßen überweiset, also nicht entspricht, und zweitens, daß er dem Zugvieh der Reisenden eine Plage bereitet, die zu gerechten Beschwerden Anlaß giebt.

Die rasche Befestigung der aufgetragenen Steine ist demnach ein Haupterforderniß. Um sie zu erreichen, müssen die Arbeiten

1) in der dazu geeigneten Jahreszeit bewirkt,
2) Steine von angemessener möglichst gleicher Größe dazu verwendet, und
3) die Hülfsmittel angewendet werden, welche das Verbinden befördern.

ad 1. Der Zweck wird nur dann vollkommen erreicht, wenn die Steine auf ein feuchtes, vorher von allen Erdtheilen gehörig befreites Steinlager gebracht, und während der Befestigungs-Vorkehrungen naß erhalten werden.

Hiernach ist der Spätherbst vorzüglich zu diesen Arbeiten geeignet, indem zu solcher Zeit gewöhnlich anhaltend nasses Wetter eintritt, während dessen also die Verbindung, ohne daß dieselbe durch dazwischen einfallende trockne Witterung unterbrochen wird, erfolgen kann. Die Maaßregeln müssen also dahin getroffen werden, daß *diese Periode mit allen Kräften, soweit es die für das Jahr ausgesetzte Bausumme zuläßt, gehörig benutzt* wird.

Bei sehr frequenten Straßen und anhaltendem sehr nassen Wetter ist mit diesem Verfahren, da, wo ganze Strecken in der Breite der Bahn beschüttet werden, aber auch wieder der nachtheilige Umstand verknüpft, daß der Sommerweg, welcher während der Arbeit befahren werden muß, wenn er nicht mit einer guten Kiesdecke versehen ist, in der Regel ganz aufgewühlt wird, und Lastwagen dann kaum fortzukommen vermögen; — auch hat die Erfahrung auf einigen Chausseen bewiesen, daß Steinschüttungen bei allzu großer Nässe ausgeführt, nicht so fest und dauerhaft, als die bei weniger nasser Witterung zu Stande gekommenen ausfallen, wozu der Grund wohl nur darin zu suchen ist, daß die alte schwache Steinbahn an sich schon zu sehr aufgeweicht, und das Einwalzen von Koth nicht zu verhüten ist.

Es ist daher auf solchen Straßen und da, wo die Steinbahn an dem großen Uebel eines nassen Untergrundes an sich leidet, vorzuziehen, solche ausgedehnte Steinschüttungen im *Anfange* des Herbstes jedoch nur in dem Falle zu verrichten, wenn in der Nähe Wasser zum Begießen der Steinlage zu erhalten ist.

Die dadurch erreichten Vortheile überwiegen bei weitem die Kosten, welche durch den Wassertransport verursacht werden.

ad 2. Je ebener die Bahn, destoweniger wird sie von den Fuhrwerken angegriffen; — nur von kleinen Steinen in ziemlich gleicher Größe kann eine solche hervorgebracht werden, doch darf ein gewisses Maaß auch nicht überschritten werden, indem zu kleine Steine nicht genügenden Widerstand zu leisten vermögen, und daher bei nassem Wetter leicht Geleise entstehen. Ueber die angemessene Größe läßt sich keine ganz bestimmte Vorschrift geben, sie hängt von der Festigkeit des Materials, von der mehr oder mindern feuchten Lage der Straße, sowie davon ab, ob vorzugsweise Lastwagen dieselben befahren. Bei gehöriger Aufmerksamkeit wird jeder Wegebaumeister bald auf die angemessene Größe hingewiesen werden. Daß die Größe der Steine nicht zu abweichend sein darf, ist einleuchtend; der größere Stein hat, neben einem kleinern auf der Oberfläche liegend, kein festes Lager, indem er mehr wie jener von den Fuhrwerken angegriffen wird. Es ist nicht zu verkennen, das die Erfüllung dieser Bedingung ihre eigenen Schwierigkeiten hat, um so mehr aber werden die Wegebaumeister einen Anreiz darin finden, wenigstens zur Erreichung des Möglichsten es nicht an geschärfter Kontrolle fehlen zu lassen.

ad 3. Ueber die Ausführung selbst ist zu bemerken, daß bei Schüttungen über die ganze Breite der Bahn, erst dann Befestigungs-Material, als Lehm, Steingrus, Kies angewendet werden darf, wenn die Steinmasse durch das Abwalzen zu einem gehörigen Grade von Festigkeit gelangt ist. In dieser Hinsicht ist auf einigen Chausseen bisher noch mangelhaft verfahren worden; — nicht selten ist zu bemerken gewesen, daß man den Lehm bei feuchtem Wetter in Klumpen auf die Bahn geworfen hat. Auf diese Weise kommt Koth auf die Straße, der Zweck des Lehms

wird fast ganz verfehlt, also das dafür verwendete Geld vergeudet. Nur im trockenen Zustande kann der Lehm als Befestigungs-Material angewandt werden, damit er in sandartiger Beschaffenheit aufgebracht, und allenfalls mit Besen in die vorher völlig festgewalzte Steinlage eingekehrt werden kann, jedoch nur in dem Maaße, um die Oeffnungen, welche die Steine zwischen sich bilden, auszufüllen.

Bei dem Wassergießen ist hin und wieder das Verfahren üblich, sich dazu der Eimer zu bedienen. Dies darf in der Folge durchaus nicht mehr stattfinden; das Wasser strömt auf diese Weise zu schnell durch die Steine, und macht den Sommerweg und die Banketts zu Pfützen; — es kommt nur auf eine Befeuchtung der Steine an, diese gehört wesentlich zur Sache, man achtet deshalb die Kosten der Herbeischaffung des Wassers nicht, darf aber eben deshalb nicht verschwenderisch damit verfahren. Die Absicht wird durch den Gebrauch der Gießkannen am besten erreicht, diese müssen daher überall in hinreichender Anzahl vorräthig gehalten werden.

Ist in dieser Art die neue Bahn zur Vollendung gebracht, so wird das Fuhrwerk darauf geleitet, da die Masse erst durch das Befahren zur vollkommenen Festigkeit gelangt; zu diesem Behufe können, wenn es erforderlich sein sollte, Sommerweg und Bankett mit hölzernen Böcken gesperrt werden, die aber Abends wieder bei Seite geschafft werden müssen.

Die kleinen Reparaturen, nämlich die Ausfüllung von Senkungen ꝛc. sind zur Erhaltung der Steinbahnen von der höchsten Wichtigkeit. Für solche ist das nasse Herbstwetter nur geeignet; — die Ausführung muß mit Sorgfalt geschehen, indem bei ihnen jeder Nutzen verschwindet, wenn nicht für eine rasche Befestigung gesorgt wird. Sind die Senkungen nur flach, so erhält die Ausfüllung zu wenig Stärke, es kann eine ordentliche Verbindung nicht entstehen, und meistens werden die Steine dann zu Sand zerfahren. Auf der Potsdammer und Charlottenburger Chaussee hat sich das angewandte Verfahren, dergleichen Senkungen mit einer Hacke tiefer auszupicken, und die Vertiefung auf diese Weise rundum mit einem Rande zu versehen, wodurch die eingeschütteten Steine ein festes Lager erhalten, als äußerst zweckmäßig bewährt. Die Randsteine können dann nicht ausweichen, und die Masse gelangt bald zur Festigkeit. Liegen solche ausgefüllte Senkungen auf langen Strecken mehr aneinander, so muß man sich zur Befestigung der Walzen bedienen, wo nicht, so genügt es, besonders wenn die Vorschrift der tiefern Aushackung befolgt wird, die Steine mit einer Handramme abzurammen.

So nützlich diese Art der Herstellungsarbeiten auf den Steinbahnen, die noch eine genügende Stärke besitzen, ist, so wenig fruchtet sie da, wo dieselben schon bis zur Packlage abgefahren sind. Wenn die Steinlage so dünn geworden, daß bei jedem nassen Wetter Durchbrüche bis auf den Untergrund entstehen, so kann nur durch eine gehörige Verstärkung der ganzen Bahn geholfen werden; nöthigt der Bau-Fonds, dies kostbarere Verfahren auszusetzen, so muß man sich bis zu dem günstigern Zeitpunkt damit begnügen, die Bahn nur nothdürftig hinzuhalten, und allein an denjenigen Stellen, wo wirkliche Durchbrüche entstehen, durch Ausfüllung der Löcher mit größern Steinen, zu helfen.

Es würde zu weit führen, Alles, was sich noch über den so wichtigen Gegenstand sagen ließe, hier anzuführen. Der Wegebaumeister, welcher mit Aufmerksamkeit den Erfolg der ausgeführten Arbeiten beobachtet, der es als Ehrensache betrachtet, auf den Chausseen seines Distrikts in jeder Beziehung mit Zweckmäßigkeit und Ordnung verfahren zu lassen, und daher nicht scheut, in der nassen Jahreszeit, wo die geschärfteste Kontrolle nothwendig ist, sich am häufigsten auf der Straße zu bewegen — für den bedarf es keiner weitern Anleitung.

Es wird uns zum Vergnügen gereichen, solche Beamte höhern Orts zu empfehlen, sowie anderseits auch kein Anstand genommen wird, Mangelhaftigkeit in der Amts-Verwaltung in den Konduitenlisten zu vermerken, wodurch dann zunächst die Remuneration, welche am Jahresschluß gewöhnlich bei lobenswerther Amtsführung den Wegebaumeistern bewilligt wird, wegfällt.

Die schon früher gegebene Bestimmung, während des Herbstes und Frühjahrs am Anfang und in der Mitte jeden Monats, einen kurzen Rapport über den Zustand der Chausseen und die ausgeführten Arbeiten an den, die Chaussee-Bausachen in unserm Kollegio leitenden Reg.-Baurath zu erstatten, wird zur genauen Befolgung in Erinnerung gebracht. (A. XVII. 509. — 2. 166.)

12) Zum §. 132. (Reinigen der Straßen von Schlamm und Staub.)

Vergl. das C. R. der K. Verw. für H., Fin. u. Bauwesen v. 6. April 1834. (s. oben S. 231.)

13) Zum §. 138. (Absperren der Straße.)

a) Vergl. die zum §. 64 gegebenen R. (s. oben S. 262.)

b) C. R. des K. Min. des Inn. für H. u. G. (v. Schuckmann) v. 26. Jan. 1834, an sämmtl. K. Reg. Wegschaffung der großen Sperrsteine auf den Chausseen zur Nachtzeit.

Das K. Gen.=Postamt hat den Wunsch geäußert, daß die mit der Beaufsichtigung der Chausseen beauftragten Beamten angewiesen werden möchten, die großen Sperrsteine, welche zur Verhinderung des Befahrens der Fußwege auf die Fahrbahn der Chausseen gelegt werden, des Nachts wegschaffen zu lassen, da das Postfuhrwerk hierdurch bereits mehrere ausführlich nachgewiesene Unfälle erlitten habe, und bemerkt zugleich, daß das Belegen der Chausseen mit solchen Steinen bei Nachtzeit an vielen Orten vorkomme.

Da durch den §. 124 der Instr. für den Chausseebau v. 21. Dec. 1823 das Wegschaffen solcher Sperrsteine während der Dunkelheit vorgeschrieben worden, so ist dem unterz. Min. diese Anzeige unerwartet gewesen, und nimmt dasselbe daher hieraus Veranlassung, die K. Reg. aufzufordern, die Wegebau=Beamten Ihres Bez. auf jene Vorschrift, welche auch in die nächstens erscheinende neue Chausseebau=Instr. aufgenommen ist, ganz besonders aufmerksam zu machen, und denselben dabei zu eröffnen, daß sie außer den Wegewärtern den durch die Nichtbefolgung derselben entstehenden Schaden zu vertreten, und besondere Ahndung im Disciplinarwege jedenfalls zu erwarten haben würden.

(A. XVIII. 235. — 1. 137.)

14) Zu §§. 153 ff. (Instandsetzung der Kunststraßen.)

Vergl. die Zusätze zu den §§. 112 ff. und zum §. 131.

Fünftes Kapitel.

Von den Baumpflanzungen an den Chausseen und den Einnahmen aus solchen Baumpflanzungen.

I. Es ist zulässig, die Bepflanzung der Kunststraßen mit Bäumen an Privatpersonen oder Gemeinden gegen den Genuß der Nutzungen davon zu überlassen.

Hierüber und über die dabei zu beobachtenden Bedingungen sind folgende Bestimmungen ergangen:

1) Publik. der K. Reg. zu Münster v. 22. Dec. 1818.

Von des Hrn. Min. des H. Exc. ist durch die Verf. v. 21. Okt. auch Privatpersonen nachgelassen worden, größere und kleinere Strecken an den Chausseen im hiesigen Reg. Bez. selbst beliebig mit schnellwüchsigen, jedoch mit Ausnahme von Roßkastanien und andern stark belaubten Bäumen zu bepflanzen, unter Bewilligung völlig unbeschränkter Disposition über die gepflanzten Bäume.

Die zu dergl. Bepflanzungen Lusttragende haben ihr Vorhaben dem betr. Wegebau=Conducteur anzuzeigen, mit Angabe der von ihnen in einem bestimmten Zeitraum zu pflanzenden Anzahl Bäume. Der Bau=Conducteur sendet das darüber aufzunehmende Protokoll bei uns ein, und auf unsere Genehmigung geschieht sodann das Anpflanzen der Bäume nach seiner Anweisung. Die zu pflanzenden Bäume, wozu vorzugsweise italienische Pappeln oder Ebereschen zu nehmen, müssen übrigens drei Zoll im Durchmesser wenigstens halten; bei ersteren ist eine Entfernung von drei Ruthen hinreichend, letztere können etwas näher gepflanzt werden. (A. II. 1154.—4. 106.)

2) Publik. der K. Reg. zu Breslau v. 26. Okt. 1825.

Um die Bepflanzung der Kunststraßen mit Obstbäumen in einer kürzern Zeit herbeizuführen, als sie aus öffentlichen Fonds wird veranlaßt werden können, soll höherer Mittheilung zu Folge, Privatleuten und Gemeinden das Eigenthum über dergl. Bepflanzungen ertheilt werden, wenn sie solche auf eigene Kosten übernehmen, und sich solchen Bedingungen unterwerfen, welche den Zweck: Erhaltung guter Obst=Alleen, erreichen lassen und sicher stellen.

Diese Bedingungen sind kürzlich folgende:

1) Es kann nur nachgegeben werden, solche Kunststraßenstrecken zu bepflanzen, welche bereits die erforderliche Breite haben. Ueberhaupt hängt die Ertheilung der Erlaubniß zur Bepflanzung, von der unterzeichneten K. Reg. ab.

Der Unternehmer erhält die Baumpflanzung als Eigenthum, kann sie also benutzen, verkaufen, vererben oder verpachten. Zur Besitzveränderung ist jedoch die Genehmigung einzuholen.

2) Die Pflanzung geschieht unter Anordnung und Aufsicht der K. Reg. Wegebau-Beamten, desgl. die Hegung und Pflegung derselben. Die Wahl der Sorten der Bäume bleibt zwar dem Unternehmer überlassen; jedoch dürfen nur die im 8. §. genannten Sorten gepflanzt werden. Vom Unternehmer werden Kenntnisse in der Baumzucht, oder die Gestellung eines Sachverständigen, und ein Nachweis: daß er die nöthigen Geldmittel zur Ausführung besitzt; erfordert.

3) Wenn eine Gemeinde eine dergl. Pflanzung unternimmt; so muß solche 2 bis 3 sachkundige Männer zu Vorstehern wählen und bevollmächtigen, das nöthige Uebereinkommen zu treffen, die Aufsicht zu führen, und alles dasjenige zu besorgen, was die Sache angeht.

4) Wenn sich mehrere Privatpersonen zu diesem Zweck vereinen, so treten dieselben Bedingungen ein.

5) Die von einer Gemeinde oder von einer Gesellschaft von Privatleuten übernommene Strecke darf jedoch nicht an einzelne Mitglieder vertheilt, sondern die Geschäfte müssen im Ganzen von den Mitgliedern besorgt werden. Am wenigsten ist es zulässig, daß die einzelnen an die Straße grenzenden Grundbesitzer einer Gemeinde, die Pflanzung, Hegung und Pflegung der Bäume besorgen und die Benutzung genießen; sondern das Ganze muß gemeinschaftliches Gut bleiben: daher kommt es

6) nicht auf die Grenzen der Feldmarken und noch weniger der einzelnen Grundstücke an. Im Gegentheil sollen die zu bepflanzenden Strecken nicht

unter einer Meile

betragen.

7) Den Unternehmern steht es frei, die zu pflanzenden Obstbaum-Sorten in Vorschlag zu bringen. Sie dürfen nicht bunt unter einander; sondern es müssen Strecken von, in der Regel, einer viertel Meile und länger, mit einerlei Sorten bepflanzt werden.

8) Die Bäume müssen auf den innern Rand der Straße, einen Fuß vom Graben ab, in gleichen Entfernungen und zu beiden Seiten wechselnd, (in Verband), bei Aepfel-, Birn- und süßen Kirsch-Bäumen $2\frac{1}{2}$ Ruthen, bei sauren Kirsch- und Pflaumen-Bäumen 2 Ruthen weit, gesetzt; mit 12 Fuß langen, und 3 Zoll starken Pfählen und Dornen versehen; auch dürfen nur 7 Fuß im Stamm hohe, gesunde und gerade Bäume gepflanzt, und in den ersten Jahren gehörig geschnitten werden, damit sie schöne volle Kronen bekommen.

9) Kranke oder abgestorbene Bäume werden durch neue ersetzt.

10) Beim Löchergraben dürfen die Fahrbahnen der Kunststraßen nicht mit Erdboden beschüttet, auch müssen alle Beschädigungen an den Banketts, welche durch das Setzen der Bäume entstehen, sofort auf Kosten der Unternehmer wieder tauglich verbessert, und um jeden Baum eine sogenannte Schüssel von Erde angelegt werden.

11) Die Bäume sind von Raupen und Raupen-Nestern sorgfältig zu reinigen.

12) Sollte der Besitzer einer Strecke Baumpflanzung dieselbe im Einzelnen vernachlässigen, und den Erinnerungen des Wegebau-Beamten dieserhalb nicht nachkommen; so muß sich derselbe gefallen lassen, daß die nöthigen Arbeiten auf seine Kosten angeordnet und besorgt, die Kosten selbst aber erforderlichen Falls durch executivische Maaßregeln von ihm beigetrieben werden.

13) Im Fall die Bäume in der Folge zu sehr zusammen wachsen, und so dicht werden sollten, daß das Austrocknen der Fahrbahn nicht mehr gehörig erfolgen kann; so ist Unternehmer verbunden, dieselben nach Vorschrift auszuschneiden und zu lichten.

14) Frevel an dergl. Privat-Baumpflanzungen sollen eben so bestraft werden, als wenn sie an K. Anlagen verübt worden wären. Die Wegewärter werden in dieser Hinsicht die Aufsicht führen helfen.

Wir bringen diese auszugsweisen Bedingungen hiermit zur öffentlichen Kenntniß, wünschend: daß solche Anlaß geben möchten, zur baldigen durchgängigen Bepflanzung der in unserm Verwaltungs-Bezirk vorhandenen, noch nicht bepflanzten Chausseen; woran wir das Versprechen knüpfen, daß wir alles aufbieten werden, solche Strecken, die noch nicht die zu Baumpflanzungen erforderliche Breite von 32 preuß. Fuß innerhalb der Graben haben, auf solche bringen zu lassen, falls sich Unternehmer zur Anlage der Baumpflanzungen auf denselben für ganze Meilen finden, und sich bei uns dieserhalb, zum weiteren Abschluß des zu treffenden Abkommens, melden sollten.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verbreitung der Chausseen nur in dem Maaße erfolgen kann, als es die uns zu Gebote stehenden Fonds erlauben.

(A. IX. 1004.—4. 76.)

3) Publik. der K. Reg. zu Minden v. 12. April 1830.

Des Königs Maj. haben schon früher die Absicht zu erkennen gegeben, zur Beförderung der Bepflanzung der Kunststraßen mit Obstbäumen, das Eigenthum darüber Privatleuten und Gemeinden zu verleihen, wenn sie die Bepflanzung auf eigene Kosten übernehmen, und sich solchen Bedingungen unterwerfen, welche den Zweck der Errichtung und Erhaltung guter Obstbaum-Alleen erreichen lassen und sicher stellen.

Wir bringen daher nachstehend die höheren Orts genehmigten diesfälligen Bedingungen zur öffentlichen Kenntniß, und vertrauen dem bisher in dieser Beziehung bewiesenen rühmlichen Eifer der Kreis- und Verwaltungs-Behörden, daß sie das Interesse der Gemeinden und Privatpersonen für den beabsichtigten gemeinnützigen Zweck anzuregen wissen, und auf alle Weise, eben so wie die Wegebaubeamten, dahin wirken werden, daß der Allerh. Absicht möglichst entsprochen werde. Wir bemerken hierbei, daß rücksichtlich der bereits unter andern modificirten Bedingungen von Gemeinden oder Privatpersonen bewirkten Baumpflanzungen der Chausseen hierdurch keine Veränderung eintritt.

Bedingungen
unter welchen die Bepflanzung der Kunststraßen an Privatpersonen oder Gemeinden überlassen werden.

Um an den Kunststraßen eine regelmäßige und tüchtige Bepflanzung mit Obstbäumen zu erhalten, und dadurch sowohl dem Publikum im Allgemeinen, als besonders dem Reisenden, einen angenehmen Anblick und zugleich wohlthätigen Schutz gegen nächtliche Abirrung rc. zu verschaffen, als auch dem Liebhaber von Obstbaum-Pflanzungen damit Gelegenheit zu geben, in dieser nützlichen Sache thätig zu wirken, und Gewinn daraus zu ziehen, ist höhern Orts beschlossen worden, diese Pflanzungen Streckenweise an einzelne Entrepreneurs unter nachstehenden Bedingungen zu überlassen.

Da diese Bedingungen lediglich nur eine regelmäßige und tüchtige Bepflanzung der Kunststraße mit guten, gesunden und wohlgeformten Obstbäumen bezwecken, so dienen dieselben in der Regel auch zum Vortheil des Unternehmers, indem durch die Erfüllung derselben ein höherer Obstertrag erzielt wird.

1) Der Unternehmer einer Strecke von Obstbaum-Pflanzungen erhält dieselbe und deren Benutzung, wenn er anders die nachstehenden Bedingungen erfüllt, erb- und eigenthümlich, und kann sie daher, wenn der Besitzveränderung nach den allgemeinen Gesetzen nichts im Wege steht, nach Gefallen verkaufen, vererben oder verpachten. Doch ist zu jeder Besitzveränderung die Genehmigung der K. Reg. erforderlich, und kann diese Behörde dieselbe versagen, wenn irgend nur ein Zweifel über den ferneren guten Bestand der Pflanzungen vorhanden ist.

2) Es liegt jedoch in der Natur der Sache, daß diese Obstbaum-Pflanzungen unter Anordnung und Aufsicht der K. Reg. angelegt, gehegt und gepflegt werden müssen, die dazu einen öffentlichen Beamten beauftragen wird. Dieser wird darauf sehen, daß zur Erreichung des vorgesetzten Zwecks den nachstehenden Bedingungen und Vorschriften in Allem nachgekommen wird, und erforderlichen Falls die nöthigen Anordnungen machen, der höheren Behörde Bericht erstatten, Genehmigungen einholen rc.

In der Regel können indeß dergl. Anordnungen nur den Zweck: regelmäßige gute und tragbare Baumreihen, die zugleich für die Straße selbst nicht nachtheilig und für den Verkehr auf derselben nicht hinderlich sind, zu erhalten, betreffen.

Die Unternehmer sollen daher, soweit es sich irgend mit dem guten und regelmäßigen Zustande der Straße selbst verträgt, nicht gehindert oder verkürzt, im Gegentheil wird alles gethan werden, was neben der Regelmäßigkeit der Baumreihen auch deren Ertrag befördert.

3) Im Allgemeinen wird vorausgesetzt, daß wer eine Strecke Obstbaum-Pflanzungen übernimmt, auch die erforderlichen Kenntnisse von der Obstbaumzucht entweder selbst besitzt, oder die Bäume durch Sachverständige pflanzen, hegen und pflegen läßt. Sofern es erforderlich wird, muß daher derjenige, der eine Strecke zu übernehmen wünscht, von seinen hierzu nöthigen Kenntnissen Beweise geben.

4) Auch ist es nothwendig, daß der Uebernehmer einer Strecke die nöthigen Mittel zur vorschriftsmäßigen Pflanzung, Hegung und Pflege besitzt, und diese, sofern es erforderlich wird, zuvor nachweiset.

5) Sollten ganze Kommunen einzelne Strecken zu übernehmen wünschen, so kann dies eben so wie von einzelnen Privatpersonen geschehen. Für diesen Fall muß aber die Kommune eine Deputation, aus 2 bis 3 sachkundigen Männern bestehend, als Vorsteher für dies Geschäft erwählen und bevollmächtigen, mit welchen unterhandelt wird, welche

auch in der Folge alles besorgen, was die Sache angeht, so daß es der die Aufsicht führende Regierungs=Beamte allein mit diesen Vorstehern zu thun hat.

6) Eben so können mehrere Privatpersonen sich zu einer Gesellschaft zur Uebernahme einer Strecke vereinigen, die, wenn deren mehrere sind, zur Besorgung des Geschäfts zwei oder höchstens drei Vorsteher erwählen, an welche sich der Aufsichts=Beamte lediglich hält.

7) Die von einer Kommune oder einer Gesellschaft von Privatpersonen übernommene Strecke darf jedoch nicht an einzelne Mitglieder derselben vertheilt, sondern die Geschäfte müssen im Ganzen von den Vorstehern besorgt werden. Am wenigsten ist es zulässig, daß die einzelnen an die Straße grenzenden Grundbesitzer einer Kommune die Pflanzung, Hegung und Pflegung der Bäume besorgen, und die Benutzung genießen, sondern das Ganze muß gemeinschaftliches Gut bleiben, als ein solches besorgt und benutzt werden. Wenn in einzelnen Fällen Grenzen auf eine bedeutende Länge der Straße nicht wechseln, und daher Ausnahmen von dieser Regel zulässig sein möchten, so wird dazu doch in jedem einzelnen Falle die besondere Genehmigung der K. Reg. erfordert.

8) Bei Uebernahme einer Strecke Pflanzung kommt es nicht auf die Grenzen der Feldmarken und noch weniger der einzelnen Grundstücke an. Im Gegentheil sollen diese Strecken in der Regel nicht unter einer Meile betragen, und werden nach Lokal= und anderen Verhältnissen so wie nach den Wünschen der Uebernehmer und der Uebereinkunft mit denselben bestimmt.

9) Finden sich für die eine oder die andere Strecke mehrere Bewerber, so behält sich die K. Reg. die Wahl unter denselben, mit Berücksichtigung der Qualifikation und anderer Umstände, vor; so wie überhaupt gedachter Behörde die Ueberlassung der einzelnen Strecken an sich meldende Bewerber nach Umständen zu genehmigen oder zu versagen, vorbehalten bleibt.

10) Sollte durch Ueberlassung der Obstbaum=Pflanzungen an Privatpersonen, Gesellschaften oder Kommunen der Zweck, die Straße mit regelmäßigen und tüchtigen Obstbäumen zu versehen, nicht erreicht werden, oder der Staat andere Gründe haben, diese Pflanzungen selbst zu übernehmen, so sind die zeitigen Besitzer verbunden, sie demselben, gegen vollständige Entschädigung des Werths, zu überlassen. Ist sich in diesem Fall mit dem Besitzer nicht unmittelbar zu einigen, so werden die Bäume von 3 Sachverständigen abgeschätzt, wovon die K. Reg. einen, und der Besitzer der Bäume den andern wählt, wobei es sich von selbst versteht, daß gegen den letzteren als Taxator im Allgemeinen nichts zu erinnern sein muß. Der dritte Sachverständige wird gemeinschaftlich gewählt, und kann der Besitzer einen solchen zur Genehmigung vorschlagen. Für den durch diese Sachverständigen ausgemittelten Taxwerth ist der Eigenthümer verbunden, dem Fiskus die Bäume abzutreten, dem der Grund, worauf sie stehen, übrigens schon gehört.

Eben so behält sich die K. Reg. bei vorfallendem Verkauf der Baumreihen das Vorkaufsrecht vor, weshalb bei der nach §. 1 einzuholenden Genehmigung der Besitzveränderung der Kaufpreis mit angegeben, und gedachter Behörde submittirt werden muß: ob dieselbe von diesem Rechte Gebrauch machen will.

11) Die Uebernehmer der Pflanzungen unterwerfen sich in Rücksicht der Stellung der Bäume, der Ziehung derselben und der Ergänzungen, wie sich schon nach §. 2 versteht, den Anordnungen der K. Reg., und der von dieser zur Aufsicht über die Pflanzungen beauftragten Beamten, den Erinnerungen des letzteren müssen dieselben, und zwar, wenn mit der Verzögerung, wie z. B. bei Vertilgung der Raupen, beim Begießen der jungen Bäume 2c. Nachtheil verbunden ist, ohne Zeitverlust Folge leisten. Macht dieser Beamte Anordnungen, bei welchen der Unternehmer sein Interesse gekränkt glaubt, so bleibt demselben der Rekurs an die K. Reg., und wenn sich derselbe bei dem Ausspruche dieser Behörde nicht beruhigen zu können glaubt, der Rekurs an das K. Min. des Inn. vorbehalten, dessen Entscheidung sich derselbe mit Entsagung des Rechtsweges unbedingt unterwirft.

12) Es steht den Unternehmern frei, welche Obstsorten sie pflanzen wollen, wenn die Bäume nur dem Boden und der Kultur angemessen sind, so daß ein gutes und regelmäßiges Gedeihen zu erwarten ist. Auch wird vorausgesetzt, daß die Unternehmer nicht schlechtere Sorten dahin bringen, wo bessere recht gut gedeihen würden, da dies gegen ihren eigenen Vortheil sein würde. Sonst können, nachdem es die Entrepreneurs zuträglich und angemessen finden, veredelte Aepfel= und Birnbäume, dergl. Süßkirschbäume, Sauerkirschbäume und Pflaumenbäume gepflanzt werden. Schlechte und noch unveredelte Stämme sind unzulässig.

13) Doch dürfen die verschiedenen Obstsorten nicht bunt untereinander, sondern es müssen größere Strecken von in der Regel einer Viertelmeile und länger mit einerlei Sorgen bepflanzt werden, damit nicht allein mehr Regelmäßigkeit in den Baumreihen entsteht, sondern es auch der Mühe lohnt, die Früchte zur Zeit ihrer Reife bewachen zu lassen. Aus-

nahmen hiervon, die durch Ortsverhältnisse herbeigeführt werden möchten, sind zwar zuläßig, dürfen jedoch nur mit Zustimmung des die Aufsicht führenden Beamten gemacht werden, der nöthigenfalls die Genehmigung der K. Reg. dazu einholen wird.

14) Der Entrepreneur hat daher, bevor derselbe zur Pflanzung schreitet, mit dem Aufsichts-Beamten Rücksprache zu nehmen, und diesem ein Verzeichniß der Bäume, die er zu pflanzen gedenkt, mit Benennung der einzelnen Strecken, auf welche derselbe die Bäume zu pflanzen beabsichtigt, zu übergeben, der es mit Begleitungs-Bericht der K. Reg. überreichen, und deren Genehmigung einholen wird.

15) Die Bäume müssen in gleichen Entfernungen und zu beiden Seiten wechselnd (in Verband) gesetzt werden. Die Entfernung wird in der Regel für Birn- und Aepfelbäume, desgl. für Süßkirschbäume auf $2\frac{1}{2}$ Ruthe, und für Sauerkirsch- und Pflaumenbäume auf 2 Ruthen bestimmt. Wo Ortsverhältnisse Ausnahmen nöthig oder wünschenswerth machen, werden diese Weiten von dem Aufsichts-Beamten besonders bestimmt, oder aber vom Unternehmer die Zustimmung desselben erfordert. Die festgesetzte Entfernung muß dergestalt beobachtet werden, daß auf jeden 10 oder 100 Ruthen genau die dafür bestimmte Anzahl Bäume steht, und die Weiten derselben also zugleich als ein Maaß der Straßen dienen können. Die Entfernungen werden daher am besten mit einer richtigen Meßkette auf größere Distanzen abgemessen, und sodann richtig vertheilt, damit unvermeidliche kleine Fehler nicht fortgetragen, sondern immer wieder eingeholt werden. Der Aufsichts-Beamte wird dem Entrepreneur bei Abmessung der größeren Weiten behülflich sein.

16) Sowohl Bäume als Pfähle müssen mit der inneren Grabenkante der Straße in parallelen Richtungen, und zwar auf die Banquetts einen Fuß von der Grabenkante, abgesetzt werden.

17) Es dürfen durchaus nur gesunde und gerade Stämme gezogen werden. Bäume mit Krümmungen dürfen daher nicht stärker sein, als daß sie sich durch Anbinden noch gerade ziehen lassen. Stärkere Stämme mit Krümmungen, bei welchen letzteres nicht mehr möglich ist, und eben so schon bei der Anpflanzung kranke Stämme, sind unstatthaft.

18) Jeder Baum darf erst mit 7 Fuß Höhe über der Erde die ersten Aeste treiben. Kann daher Unternehmer nur Bäume von 5 bis 6 Fuß Höhe im Stamme bekommen, so müssen diese in den ersten Jahren erst in die Höhe gezogen werden. Schon etwas starke und niedrigstämmige Bäume, die nicht mehr gezogen werden können, sind daher auch dieserhalb nicht passend und unstatthaft.

19) Da die Baumlöcher nach Umständen 4 bis 5 Fuß lang, 3 bis 4 Fuß breit und eben so tief, auch 3 bis 9 Monate vor der Anpflanzung gemacht, und der aus denselben geworfene Boden durch Mischung mit Lehm, Wald- und Wiesenrasen oder bereits gutem Boden, je nachdem es die Umstände erfordern und gestatten, kultivirt werden muß, so wird es von dem die Aufsicht führenden Beamten bestimmt werden, ob dieselben von der Anfertigung derselben bis zur Pflanzung offen bleiben können, oder mit der verbesserten Erde bald wieder, jedoch nur locker angefüllt werden müssen, auch welche Mittel zur Sicherheit der Wagen zu treffen sind. Doch sollen diese Mittel dem Unternehmer außer etwa dem Vorlegen der, aus den Löchern gegrabenen Erde, keine besondere Kosten verursachen. In der Regel soll es hinlänglich sein, wenn die Baumlöcher vor der Pflanzung 14 Tage offen stehen bleiben.

20) Jeder Baum erhält bei seiner Pflanzung einen geraden, geschälten und unten gebrannten, oben aber zugespitzten Pfahl, von 12 Fuß Länge, und unten mindestens 3 Zoll Stärke. Von diesem werden 3 Fuß in 9 Fuß über die Erde gesetzt. Die Pfähle müssen erhalten und unterhalten werden, bis die Bäume hinlängliche Stärke haben, um keiner Stütze mehr zu bedürfen.

21) Beim Pflanzen selbst wird erst der Pfahl in die erforderliche Tiefe und richtige Stellung eingesetzt, bevor der Baum in die ausgefüllte verbesserte Erde mit Berücksichtigung des etwa noch zu erwartenden Senkens eingepflanzt wird. Um den Baum wird eine etwa 2 Fuß weite gegen das Banquett offene flache Schüssel von Erde gemacht, damit sich die Feuchtigkeiten von der Kunststraße nach den Wurzeln der Bäume ziehen. Auch müssen die Bäume, bis sie hinlängliche Stärke und harte Rinde haben, zur Verhinderung der Beschädigung durch Vieh und Wild, etwa 4 Fuß hoch hinlänglich stark mit Dornenreisern verbunden werden.

22) Die Bäume müssen in den ersten Jahren gut eingeschnitten werden, so daß sie dichte regelmäßige, nach der Länge der Straße gezogene Kronen erhalten. Auch in der Folge ist darauf zu sehen, daß die nach unten wachsenden, so wie die herabhängenden Aeste abgenommen, die Hauptäste aber nach der Länge der Straße gezogen werden.

23) In den ersten Jahren und bis die Bäume hinlänglich starke Kronen haben, werden die Blüthen abgeschnitten, damit nicht die Erzeugung von Früchten den jungen Bäumen die zu ihrem Wachsthum nöthigen Kräfte raube, auch, so lange es nicht der Mühe

lohnt, die Früchte zu bewachen, der Anblick derselben nicht Veranlassung zur Beschädigung gebe.

24) Krankheiten der Bäume müssen möglichst gehoben werden. Ist es aber nicht mehr möglich, und an der Herstellung eines Baums zu zweifeln, so muß das völlige Absterben desselben nicht abgewartet werden, sondern derselbe herausgenommen, und durch einen gesunden ersetzt werden.

25) Alle beim Pflanzen, Warten und Pflegen der Bäume auf den Banquetts, den Dossirungen und in den Gräben verursachten Beschädigungen muß Unternehmer wieder herstellen, und die betreffenden Stellen wieder gehörig ebnen, auch abgeschnittene Aeste und Reiser aufräumen lassen.

26) So wie §. 2 vorausgesetzt wurde, daß, wer eine Strecke Obstbaum-Pflanzung übernimmt, auch die erforderlichen Kenntnisse von der Obstbaumzucht entweder selbst besitzt, oder die Bäume durch Sachverständige pflanzen, hegen und pflegen läßt, wozu hier Vorschriften zu geben zu weitläuftig sein würde, so versteht es sich auch von selbst, daß dieselben im Winter und Frühjahr von den Raupennestern, und selbst von den etwa noch gebliebenen und ausgekommenen Raupen, gereinigt werden müssen.

27) Sollte der Besitzer einer Strecke Baumpflanzung dieselbe im Einzelnen vernachlässigen, und den Erinnerungen des Aufsichts-Beamten dieserhalb nicht nachkommen, so muß sich derselbe gefallen lassen, daß die nöthigen Arbeiten auf seine Kosten angeordnet und besorgt, die Kosten selbst aber, erforderlichen Falls durch exekutive Maßregeln, von ihm beigetrieben werden.

28) Im Fall die Bäume in der Folge zu sehr zusammen wachsen, und so dicht werden, daß das Austrocknen der Fahrbahn nicht mehr gehörig erfolgen kann, so ist Unternehmer verbunden, dieselben nach Vorschrift auszuschneiden und zu lichten.

29) Die Erfahrung hat zwar gelehrt, daß dergl. gute und regelmäßige Anlagen selbst vom Frevel mehr verschont bleiben, als gewöhnliche und nicht selten ohne Pfähle gepflanzte, und dann ohne Wartung und Pflege ihrem Schicksal überlassene unregelmäßige Baumanlagen; da derselbe indeß immer noch nicht ganz verhütet werden kann, so wird der Unternehmer von der K. Reg. mit allen derselben zu Gebot stehenden Mitteln unterstützt werden, um denselben verhindern zu können, und daher vorkommenden Falls den Frevel auch nach den bestehenden G. auf das strengste bestrafen lassen. Zu dem Ende sollen auch die Wegewärter angewiesen werden, auf den Frevel sowohl, als auch auf die Beschädigung der Bäume durch Unvorsichtigkeiten, zu vigiliren, und zur Aufmunterung vorkommenden Falls Pfändungs-Gebühren erhalten. (A. XIV. 436.—2. 118.)

II. Die Aufsicht über die Baumpflanzungen an den Kunststraßen steht den betr. Regierungen zu, welche dafür zu sorgen haben, daß die aus dergl. Pflanzungen fließenden Einnahmen aus Obstnutzungen direkt an die Kasse des Haupt-Steueramtes des Bezirks eingezahlt werden, wogegen die sonstigen Einnahmen aus dergl. Pflanzungen zum Chaussee-Fonds fließen.

Hierüber disponiren:

1) C. V. d. K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) u. der Fin. (v. Motz) v. 10. Nov. 1828 an sämmtliche K. Reg. u. Prov. Steuer-Direktionen.

Die Einnahme von den Chausseen und folglich auch die etwanigen Erträge von den Baumpflanzungen, fließen zwar ohne Ausnahme zu dem Fonds des Fin. Min. Bei dem vorwaltenden Interesse der Chausseebau-Verwaltung an dem Gedeihen der, an den Kunststraßen befindlichen Baumpflanzungen ist beschlossen worden, der K. Reg. nicht blos die Aufsicht auf die Pflege dieser Pflanzungen zu übertragen, sondern derselben auch die Verfügung über die Benutzung dieser Baumpflanzungen selbst, insofern dadurch ein Ertrag bezweckt wird, zu überlassen. Dieselbe hat jedoch zu verfügen, daß die Einnahmen von dergl. Pflanzungen unmittelbar an die Kasse des Haupt-Steueramts des Bezirks eingezahlt werden, und zu diesem Ende die, auf solche Weise einzuziehenden Gefälle dieser Art dem Prov. Steuer-Direktor jedesmal bekannt zu machen.

Uebrigens wird das mit unterzeichnete Fin. Min. künftig gern dazu beitragen, daß zu solchen Anpflanzungen die erforderlichen Waldbäume aus den Forsten verabfolgt werden, wo dergl. vorhanden sind, und muß der ꝛc. Ober-Forstmeister der Reg., auch für die dazu geeigneten Baumschulen in den Forsten, so weit solches die Kontrollverhältnisse gestatten, sowohl zur Ergänzung der vorhandenen Anlagen als zu neuen Anlagen, besorgt sein. (A. XII. 993.—4. 46.)

2) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 19. Dec. 1828 an sämmtl. K. Reg.

In der aus den Min. des Inn. u. der Fin. ergangenen, die Pflege und Benutzung der Baumpflanzungen an den Chausseen betr. C. V. v. 10. v. M. ist von dem K. Fin. Min. angeordnet worden, daß zu solchen Anpflanzungen die erforderlichen Waldbäume aus den Forsten verabfolgt werden sollen, wo dergl. vorhanden sind, und daß der Herr Ober-Forstmeister der Reg. auch für die geeigneten Baumschulen in den Forsten, soweit solches die Kontroll-Verhältnisse gestatten, sowohl zur Ergänzung der vorhandenen Anlagen, als zu neuen Anlagen, besorgt sein soll.

Gleichzeitig ist Seitens des K. Fin. Min. dem Min. des Inn. anheim gestellt, ob nicht, da für viele Gegenden der Anbau von Obstbäumen nicht passend sei, in diesem Falle für solche Anpflanzungen Ebereschen, Ahorn, Linden, Eschen auch Birken gewählt werden könnten. Das Min. des Inn. nimmt hieraus Veranlassung, der K. Regierung zu eröffnen, daß zwar in Ermangelung anderer paßlicher Baumarten und bei hinreichender Breite der Chausseen wohl der Versuch gemacht werden kann, die Bepflanzung mit den benannten Pflanzstämmen auszuführen. Im Allgemeinen kann aber das Min. nicht umhin, zu bemerken, daß jene Baum-Arten, wie schöne Alleen auch, einmal emporgezogen, von ihnen dargestellt werden mögen, doch zur Begrenzung der Chausseen einen beschränkteren Erfolg erwarten lassen, weil es bei der Bepflanzung der Kunststraßen hauptsächlich auf solche Bäume ankommt, welche schnell im Wachsthum, bald der leichteren Beschädigung sich entziehen, die ihrer Natur nach geeignet sind, ohne Anwendung bedeutender künstlicher Nachhülfe mehr in die Höhe gezogen zu werden, als ihre Aeste zur Beschränkung des Raumes der Kunststraßen in die Breite zu treiben, und die weniger abhängig von der Beschaffenheit des Bodens sind.

Nach den bisherigen Erfahrungen hat sich in dieser Beziehung kein Baum mehr bewährt, als die Pappel, namentlich die Lombardische und Kanadische, welche freilich durch die Einförmigkeit des Ansehens sich nicht vorzugsweise empfiehlt, aber dem Zwecke und den obigen Erfordernissen gewöhnlich am besten genügt, daher sie denn auch da, wo Obstbaum-Pflanzungen durch die Beschaffenheit des Bodens, durch die Schwierigkeit genauer Beaufsichtigung und Wartung, oder durch unverhältnißmäßige Theuerung der Pflanzstämme ausgeschlossen werden, die häufigste Anwendung finden wird.

Der Abth. des Inn. der K. Reg. wird empfohlen, hierüber mit dem Herrn Ober-Forstmeister des Bezirks in Berathung zu treten, und, soweit sich die obigen Bemerkungen nach der eigenthümlichen Lokalität bestätigen, darauf Bedacht zu nehmen, daß besonders für Baumschulen von den bezeichneten Pappel-Arten gesorgt werde.

Von der erwähnten Anordnung des K. Fin. Min. läßt sich übrigens ein günstiger Erfolg um so mehr versprechen, als schon jetzt in mehreren Reg. Bezirken die Anschaffung der Pflanzstämme, durch vorsorgliche Anlage von Baumschulen einen sehr unbedeutenden Kosten-Aufwand verursacht. (Acta gen. des K. Min. des Inn. sign. V. 10, 357.)

3) C. R. der K. Min. der Fin. (Kühne) und für H., G. u. öff. A. (v. Pommer-Esche) v. 3. Mai 1848 an sämmtl. K. Reg., sowie an die K. Min. Baukommission. Vereinnahmung und Verrechnung der extraordinairen Einnahmen für Obstnutzung, unbrauchbare Geräthschaften ꝛc. bei den Chaussee-fonds[1]).

Wenn nach der C. Verf. v. 10. Nov. 1828 die Erträge von den Baumpflanzungen an den Staatsstraßen ohne Ausnahme zu den Fonds des Fin. Min. (Steuerfonds) fließen sollen, so ist hierunter nur die Obst-Nutzung zu verstehen, mithin weder der Ertrag für Holzabfall beim Kappen und Aushauen der Obstbäume oder der sonstigen Baumpflanzungen, noch der Ertrag von abgetriebenen Weidenpflanzungen.

Diese extraordinairen Einnahmen, ingleichen die aus dem Verkaufe der unbrauchbar gewordenen Wegewärter-Geräthschaften und anderer unbrauchbaren Holz-Materialien aufkommenden Einnahmen, müssen vielmehr dem Chaussee-Fonds zufließen; es sind solche zu dem Ende im Laufe des Jahres zu sammeln und die Beträge in einer am Jahresschlusse einzureichenden Nachweisung zur weitern Verfügung anzumelden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848 S. 204 Nr. 208.)

III. Ueber die Verabfolgung der zu den Chaussee-Bepflanzungen erforderlichen Pflänzlinge und Baumpfähle aus K. Forsten disponiren:[2])

---

[1]) Dies C. R. findet sich im Min. Bl. d. inn. Verw. zweimal abgedruckt, nämlich S. 204 Nr. 208 und S. 238 Nr. 265.

[2]) Die hier (sub 1—6) mitgetheilten R. beziehen sich theilweise auf die Lieferung von Pflänzlingen und Baumpfählen aus K. Forsten zu Baumpflanzungen an nicht chaussirten Wegen; sie werden indeß der besseren Uebersicht halber hier gemeinschaftlich gegeben.

1) C. R. der K. Min. des Inn. und der Fin. v. 10. Nov. 1828 (am Schluß).
(s. oben sub II. 1, S. 276.)

2) C. R. des K. Fin. Min. (v. Motz) v. 12. Dec. 1828 an sämmtl. K. Reg.

Zur Beförderung der wilden und der Obstbaum-Pflanzungen an öffentl. Straßen und Wegen habe ich mich bewogen gefunden, den Preis nicht allein der Waldholz-Pflänzlinge, sondern auch der Baumpfähle so viel als möglich herunterzusetzen.

Es sollen daher die zur Besetzung der Kunststraßen und Wege brauchbaren Pflänzlinge von Ebereschen, Weißbuchen, Birken, Roß-Kastanien, Linden, Rüstern, Eschen, Ahorn, Eichen ꝛc. — wenn sie aus den Dickigten genommen werden — das Stück zu zwei Pfennigen, wenn sie aber aus Forst-Baumschulen abgegeben werden können — das Stück zu drei Pfennigen verkauft werden.

Zugleich will ich den Preis der Baumpfähle, welche 9 bis 10 Fuß lang und 2 bis $2\frac{1}{2}$ Zoll im mittleren Durchmesser dick sind, zu zwei Pfennigen das Stück hiermit bestimmen.

Die K. Reg. hat diese, mit dem Anfange des K. J. eintretende Heruntersetzung der Taxen für Pflänzlinge und Baumpfähle öffentlich bekannt zu machen und sich hiernach zu achten. (A. XII. 992—4. 45.)

3) C. R. des K. Min. des Inn. v. 19. Dec. 1828.
(s. oben sub II. 2, S. 276.)

4) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 7. Jan. 1829 an sämmtl. K. Reg.

Das K. Fin. Min. hat dem Min. des Inn. von der C. Verf., welche Dasselbe unterm 12. v. M. wegen Herabsetzung der Taxen für die aus K. Forsten zu verabfolgenden Pflänzlinge und Baumpfähle an die K. Reg. erlassen hat, Mittheilung gemacht.

Die K. Reg. wird in Folge dessen angewiesen, von diesen Preis-Ermäßigungen nicht nur für die Bepflanzung der Kunststraßen Gebrauch zu machen, sondern solche auch zur Beförderung der Bepflanzung der übrigen Straßen und öffentl. Wege zu benutzen.
(A. XIII. 167.—1. 90.)

5) C. R. des K. Geh. Staats-Min. u. Chef der Abth. II. des K. Haus-Min. (v. Ladenberg) v. 28. Aug. 1842 an die K. Reg. zu Breslau[1]).

Ich bin mit der von der K. Reg. in dem Ber. v. 2. Juni d. J. ausgesprochenen Ansicht einverstanden, daß von den Begünstigungen der C. V. v. 12. Dec. 1828 (A. S. 992), wonach zur Beförderung der Pflanzung von Bäumen an öffentl. Straßen und Wegen, sowohl Pflanzstämme, als Baumpfähle zu einem sehr niedrigen, unter der Forsttaxe stehenden Preise aus K. Forsten abgegeben werden sollen, auszuschließen sind:

1) Privat-Forst-Besitzer, welche selbst dergleichen Material haben;
2) die reichen und wohlhabenden Grundbesitzer, denen es nicht an Mitteln fehlt, das Benöthigte gegen die kurrenten Preise anzukaufen;
3) die Domainenpächter, bei denen bereits die Beförderung der Straßen- und Wege-Bepflanzung durch die ihnen kontraktlich auferlegte Verpflichtung zur Vermehrung der wilden Bäume erreicht wird.

Auch versteht es sich von selbst,

4) daß die Nothwendigkeit und der Umfang des Bedürfnisses amtlich bescheinigt sein muß, ehe die Verabreichung des Materials erfolgen kann; am besten durch den Landrath, wie es auch in anderen Departements geschieht;
5) daß die wirklich und zweckentsprechende Verwendung auch nachgewiesen werden muß, und
6) daß die Verabfolgung nur dann stattfinden kann, wenn solche forstwirthschaftlich und ohne Nachtheil der K. Waldungen zulässig ist.

Gegen die Stellung der besondern Bedingung, daß bei unvollständiger oder ganz sachwidriger Verwendung des Materials der zur Erreichung der vollen üblichen Taxe erforderliche Betrag zur Forstkasse nachgezahlt werden soll, findet sich nichts zu erinnern.
(Min. Bl. der inn. Verw. 1842 S. 357 Nr. 487.)

6) C. R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 26. Juli 1844 an sämmtl. K. Reg.

Nach einer Mittheilung des Herrn Geh. Staats-Min. Gr. zu Stolberg ist, wie der K. Reg. auf den Ber. v. 7. April c. eröffnet wird, beim Erlaß der C. Verf. seines Amtsvor-

---

[1]) Den sämmtl. übrigen K. Reg. ist dies C. R. gleichzeitig zur Nachachtung mit dem Bemerken mitgetheilt, daß da, wo in neuerer Zeit überhaupt Abgaben von Pflänzlingen und Baumpfählen zu den durch das C. R. v. 12. Dec. 1828 festgesetzten Preisen nicht mehr geleistet worden sind, es hierbei lediglich sein Bewenden behält.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1842. S. 358.)

gängers v. 28. August 1842 (Min.Bl.S. 357 Nr. 487) es allerdings die Absicht gewesen, die Verabreichung von Baumpfählen und Pflänzlingen zu einem ermäßigten, unter der Forsttaxe stehenden Preise an die Chaussee-Verwaltung für die Zukunft auszuschließen.

Die K. Reg. wird daher ermächtigt, bei Entnahme von Pflänzlingen und Baumpfählen aus den K. Forsten behufs der Bepflanzung der Chausseen in Zukunft den Betrag der vollen Forsttaxe zu bezahlen. (Min. Bl. der inn. Verw. 1844 S. 232. Nr. 268.)

IV. Ueber die Umwandlung der Pappel-Alleen an Staatsstraßen in Alleen von anderen Baumarten disponirt das (nachstehende) C. R. des K. Min. für H., G. u. öff. A. (v. Pommer-Esche) v. 18. Juli 1851 an sämmtl. K. Reg. und das K. Pol. Präs. u. die Min. Bau-Kommission in Berlin.

In Veranlassung der aus verschiedenen Theilen des Staates vielfach und wiederholt laut gewordenen Klagen über schädliche Einwirkungen der an Chausseen und sonstigen Straßen befindlichen Pappel-Alleen auf den Ertrag der angrenzenden Grundstücke haben des Königs Maj. auf den von mir und dem K. Min. für landwirthschaftliche Ang. gemachten Antrag durch Allerh. Erlaß v 9. April d. J. zu genehmigen geruhet, daß an den Staats-Chausseen und sonstigen Staatsstraßen die Umwandlung fiskalischer Alleen von lombardischen Pappeln in Alleen von anderen Baumarten für Rechnung des Staats in denjenigen Fällen zur Ausführung gelange, in welchen die Nachtheile der Pappel-Alleen für die anliegenden Grundstücke begründete Beschwerden hervorgerufen haben, und eine Abhülfe erforderlich erscheint; bei Alleen von kanadischen Pappeln soll dagegen diese Umwandlung nur dann stattfinden, wenn dieselben außerdem durch Ueberständigkeit oder Windbruch schlecht und lückenhaft geworden sind[1]).

Zur Ausführung dieser Allerh. Bestimmung wird Folgendes bemerkt.

Die Auswahl der neu zu pflanzenden Baumgattungen muß hauptsächlich durch die Beschaffenheit des Bodens, die klimatischen Verhältnisse und die disponiblen Vorräthe an verpflanzbaren Bäumen bestimmt werden. Außer dem Obstbaume, welcher sich am besten eignen wird, wo die Bevölkerung dicht und die Boden-Kultur entwickelt ist, verdient ganz besonders die Anpflanzung der Eiche eine vorzügliche Beachtung, da dieselbe wegen ihrer tief gehenden Wurzeln die anstoßenden Aecker fast gar nicht benachtheiligt, im strengsten sowohl, wie auch in leichtem, nur einigermaaßen fruchtbaren Boden gedeiht, der Gegend zur großen Zierde dient, und ein hohes Alter erreicht. Nächst der Eiche, deren Verwendung besonders wünschenswerth erscheint, und der Kastanie, empfehlen sich in Bezug auf das Fortkommen in den meisten nicht zu feucht und nicht zu trocken liegenden Bodenarten die beiden Ahorngattungen (die spitz- und die stumpfblättrige) und die Linde. In leichtem Boden wird der Ebereschenbaum, in feuchtem und moorigem dagegen die Weißeller und die Esche vortheilhaft zu verwenden, und auf die Rüster, deren Wurzeln weit auslaufen, wegen ihres schönen Baues und ihres von Stellmachern sehr gesuchten Nutzholzes, wenigstens bei den durch Forsten führenden Chausseen, Rücksicht zu nehmen sind. Auch die Benutzung anderer Bäume, so wie die alternirende Anwendung verschiedener Baumarten an derselben Straße kann sich unter Umständen als zweckmäßig erweisen. Die Umwandlung selbst aber ist, um nicht mit einem Male einen Ueberfluß an verkäuflichem Pappelholz, welches ohnehin nur einen beschränkten Absatz hat, und dadurch eine Entwerthung desselben herbeizuführen, sowie um den ästhetischen Gesichtspunkt möglichst zu wahren, nach Maaßgabe der beiliegenden Skizze (a) in zwei Perioden, und zwar mit besonderem Hinblick darauf, daß auf demjenigen Standorte, den eben erst ein ausgebildeter Baum einnahm, ein neuer Baum ohne unverhältnißmäßig große und kostspielige Bodenverbesserung nicht zum Gedeihen zu bringen ist, in folgender Art zu bewirken.

Zum Beginne der Maaßregel werden jedesmal zwei nach einander folgende Pappeln weggenommen und in die Mitte der dadurch gewonnenen Lücke wird der neue Baum gesetzt, so daß der Abstand der Bäume untereinander, wenn solcher im bisherigen Zustande — wie dies nach Maaßgabe der Allerh. genehmigten Anweisung zum Kunststraßenbau v. 6. April 1834 §. 71 gewöhnlich stattfindet — drei Ruthen oder 36 Fuß betrug, in der ersten Periode nunmehr 54 Fuß betragen würde, was für die Bezeichnung der Straße nicht zu weit erscheint, während zugleich der allerdings in unmittelbarer Nähe alterirte, durch die Regelmäßigkeit der Zwischenpflanzung und das allmählige Heranwachsen derselben aber wieder verbesserte Total-Eindruck der Allee für das Auge des Beschauers bei einiger Entfernung und in der Perspektive immer noch eine vortheilhafte Wirkung hervorbringen wird.

---

[1]) Zusatz an die K. Reg. zu Potsdam, Breslau und Königsberg, sowie an das K. Polizei-Präsidium und die K. Min. Bau-Kommission in Berlin: Bevor eine solche Umwandlung in der Nähe der K. Residenzen vorgenommen wird, ist davon Behufs Einholung der Allerh. Genehmigung Anzeige zu machen.

In der zweiten Periode, welche dann eintritt, wenn die zwischengestellten Bäume zu einer hinlänglich starken Ausbildung gelangt sind, wozu je nach der getroffenen Wahl und dem Gedeihen der Baumarten, oder aus anderen Ursachen ein Zeitraum von 10 bis 20 Jahren erforderlich werden kann, werden die noch vorhandenen Pappeln beseitigt, und durch Vertheilung von zwei neuen Stämmen für jede derselben in die gewonnenen Lücken die früheren Abstände wieder hergestellt.

Es dürfen jedoch, was hierdurch ausdrücklich bestimmt wird, durch die gedachte Maaßregel keine Mehrkosten entstehen, und wird dies durch den Verkauf des Pappelholzes und durch eine angemessene Wahl der zum Ersatze bestimmten Bäume bewirkt werden können. Auch versteht es sich von selbst, daß von der Umwandlung vorläufig ganz abzusehen ist, wenn die Rücksicht auf den Schmuck einer ganzen Landschaft vereinzelten Beschwerden überwiegend voransteht; vielmehr ist in solchen Fällen ein wiederholtes Abgraben der Wurzeln gegen den beeinträchtigten Boden, und ein geschicktes Verjüngen der Kronen ohne Schaden für die Bäume so lange anzuwenden, bis diese sich in Folge von Ueberständigkeit oder Windbruch, oder aus sonstigen Ursachen allmälig in einer Weise vermindern, daß ein Ersatz durch andere Baumgattungen angemessen wird.

Das eben erwähnte Verfahren ist zur Beseitigung von Beschwerden auch in denjenigen Fällen anzuwenden, wo wegen Ungunst des Bodens die Pappeln beibehalten werden müssen und einstweilen an allen Straßen, wo aus Mangel an jungen Bäumen nicht bald zur Verjüngung der Baumreihen geschritten werden kann.

Von dem Fortschreiten der hiernach einzuleitenden Umwandlung der Pappel-Alleen sehe ich am Ende jedes Jahres einer Anzeige der K. Reg. entgegen.

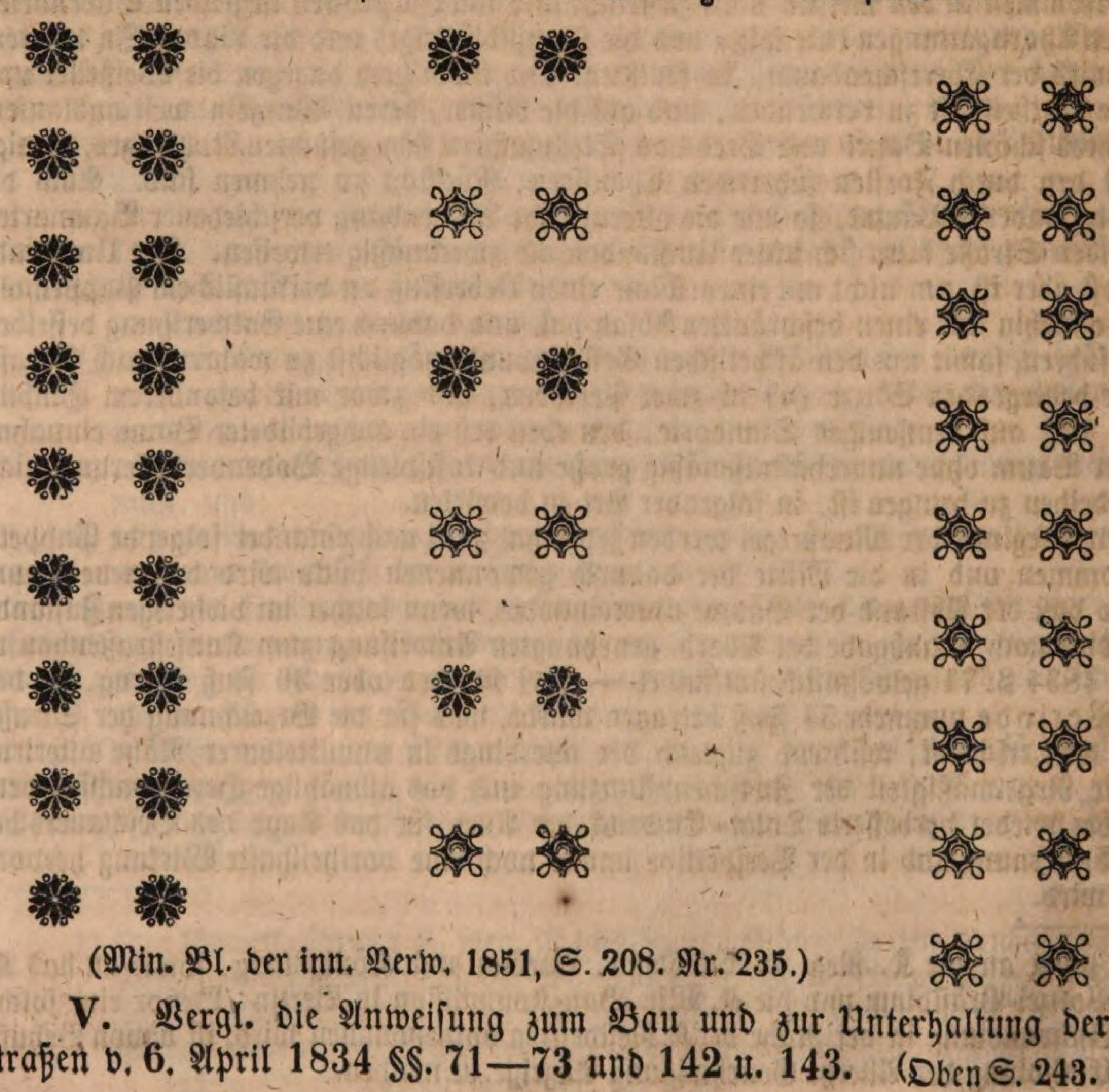
Anl. a.

Entwurf

zur successiven Umwandlung der Pappel-Allen an den Chausseen in Alleen von vorzüglicheren Holzarten.

✽ bedeutet Pappeln. ✥ bedeutet Eichen, Linden rc.

Jetziger Zustand. 1te Periode der Umwandlung. 2te Periode der Umwandlung.



(Min. Bl. der inn. Verw. 1851, S. 208. Nr. 235.)

V. Vergl. die Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. 6. April 1834 §§. 71—73 und 142 u. 143. (Oben S. 243. u. 251.)

Sechstes Kapitel.

Vorschriften, welche das Geschäftsverfahren in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen betreffen.

Vorbemerkung.

Diese Vorschriften zerfallen in drei Kathegorien, nämlich:

1) solche, welche sich auf das Verfahren vor dem Beginne eines Chausseebaues beziehen,

2) solche, welche sich auf bereits vollendete Kunststraßen beziehen, und

3) solche, die lediglich die Instandhaltung der Kunststraßen betreffen.

Erster Titel.

Vorschriften, welche das Geschäftsverfahren in Bezug auf Chausseebau vor dem Beginne eines Kunststraßen = Baues betreffen.

I. Verfahren in Bezug auf die Veranschlagung von Chausseebauten.

1) Zuvörderst ist wiederholt angeordnet worden, daß bei Veranschlagung von Chausseebauten mit der größten Sorgfalt in Betreff der Ermittelung des Kostenbedarfs und der Deckungsmittel dazu zu verfahren, bevor die K. Entscheidung eingeholt wird.

a) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 30. April 1841 an sämmtl. K. Reg., sowie an die K. Ministerial=Bau=Kommission zu Berlin. Anfertigung zuverlässiger und richtiger Anschläge für Chausseebauten.

Bei der Ausführung eines Chausseebaues ist der in der Superrevision festgestellte Anschlag erheblich überschritten worden. Auf den, über die Veranlassung zu dieser Ueberschreitung erstatteten Immediatbericht haben des Königs Maj. mißbilligend zu erkennen gegeben, daß die betr. Reg. sowohl in den ersten Einleitungen als bei der Vorprüfung des Anschlags augenscheinlich ohne Umsicht und Sorgfalt verfahren sei, welcher Mangel sich namentlich in Betreff der Leitung der Verhandlungen mit den Adjacenten auf Grund der allgemeinen Bedingungen v. 8. Nov. 1834 bemerkbar gemacht habe. Allerhöchstdieselben haben zu befehlen geruht, daß die betheiligten Beamten zur Kriminal=Untersuchung gezogen werden sollen, falls die Sache dazu angethan sei, weshalb das rechtliche Gutachten des zuständigen Gerichts erfordert ist.

Des Königs Maj. haben mich zugleich anzuweisen geruht, vor allen Dingen mit Nachdruck darauf zu halten, daß zuverlässige und richtige Anschläge gefertigt werden.

Indem ich die K. Reg. von dieser Allerh. Bestimmung in Kenntniß setze, veranlasse ich Sie, dieselbe sowohl selbst zu beachten, als auch zur Kenntniß der Ihr untergebenen Behörden und Beamten, welche bei Bauausführungen zu betheiligen sind, zu bringen; insbesondere aber mache ich es dem Baurathe zur Pflicht, der Vorprüfung der Anschläge eine vorzügliche Aufmerksamkeit zu widmen und die ausführenden Baubeamten unter steter Aufsicht zu halten. Ich darf voraussetzen, daß die Baubeamten, insbesondere aber der Baurath, wie es seither bei einigen K. Reg. leider immer noch vorgekommen ist, nicht fernerhin mit Geschäften beauftragt werden, die, der Dienst=Instr. nach, nicht zu ihrem Geschäftskreise gehören, damit ihnen die zu ihren eigentlichen Berufsgeschäften erforderliche Zeit nicht, zum Nachtheil der letzteren, geschmälert werde, ihnen auch nicht Aufträge gemacht werden, zu deren sachgemäßer Ausrichtung eine andere Geschäftsausbildung erforderlich ist. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1841. S. 194 Nr. 296.)

b) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 30. Jan. 1842 an sämmtl. K. Reg. Anfertigung der Anschläge zu Privat=Unternehmungen von Chausseebauten, Behufs der Unterstützungen aus Staatsfonds für dieselben.

Es ist neuerdings der Fall vorgekommen, daß bei einem von mehreren Gemeinden mit Hülfe einer Prämie aus Staats=Fonds unternommenen Chausseebau, in Folge oberflächlicher und mangelhafter Veranschlagung, hinterher sich eine beträchtliche Unzulänglichkeit der Baumittel herausgestellt hat, so daß zur Beseitigung der obwaltenden Verlegenheit mit erhöheten Zuschüssen aus der Staats=Kasse hat hinzugetreten werden müssen. Des Königs Maj. haben hierin eine wenig sorgfältige Behandlung der Sache seitens der beaufsichtigenden Reg. mißfällig wahrgenommen und dabei zu erkennen gegeben, daß auch

bei Privat-Unternehmungen, sofern es sich um Beiträge aus der Staats-Kasse handelt, die genaue Ermittelung des Kostenbedarfs und der zur Deckung desselben vorhandenen Mittel vorangehen müsse, ehe darüber die Allerh. Entscheidung eingeholt werde. Der K. Reg. wird dies zur sorgfältigen Beachtung in vorkommenden Fällen hiermit bekannt gemacht. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1842 S. 92 Nr. 141.)

2) In Betreff der Auswahl der Beamten, durch welche die nivellitischen und geodätischen Vorarbeiten bei Straßenbau-Veranschlagungen zu bewirken, disponirt das C. R. des K. Min. des Inn. für H. u. G. (v. Schuckmann) v. 27. Jan. 1833 an sämmtl. K. Reg.

Das Min. des Inn. für H. u. G. setzt fest, und hat dies die K. Reg. Ihren Baubeamten bekannt zu machen, daß zu den nivellitischen und geodätischen Vorarbeiten bei den Straßenbau-Veranschlagungen niemals ungeprüfte Feldmesser angewendet werden dürfen, es sei denn, daß sie sich erbieten, solche Arbeiten unentgeldlich zu leisten. Die Erfahrung zeigt nämlich, daß die Staatskasse oft in dem Falle ist, an solche Personen entweder Arbeiten bezahlt zu haben, deren Unbrauchbarkeit sich nachher ergiebt, oder daß die wirklich brauchbaren zu theuer bezahlt sind, da aus Mangel an Uebung zu viel Zeit dafür erforderlich gewesen ist. Hierbei zwischen selbstständigen und Hülfsarbeitern unterscheiden zu wollen, ist unzulässig, da die sämmtl. Arbeiten, welche der Ausarbeitung des Anschlags vorhergehn, in die Klasse der Hülfsarbeiten gezogen werden können.

Auch wird der K. Reg. empfohlen, geometrische Aufnahmen zu Straßen-Längen, desgl. Rein-Zeichnungen und Kopirungen nicht gegen Diäten auftragen, sondern sie in Akkord fertigen zu lassen, da die geometrischen Aufnahmen zu Straßen-Anlagen sehr wohl nach der Morgen- oder Längen-Ruthenzahl, je nachdem es nöthig erscheint, die Straßenlinie mit den angrenzenden Grundstücken, oder ohne sie, bloß als eine einfache Linie aufzunehmen, abgeschätzt werden können. Zu Nivellements-Arbeiten aber, wo das Verdings-Verfahren nicht immer angemessen ist, müssen stets die gewandtesten und zuverlässigsten unter den Feldmessern gewählt werden. (A. XVII. 213.—1. 129.)

3) Ueber die Art und Weise der Ausarbeitung der Anschläge zu Straßenbauten disponiren:

a) die Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. 6. April 1834 §§. 79 ff. (s. oben S. 244 ff.)

b) C. R. des K. Min. des Inn. für H. u. G. (v. Schuckmann) v. 13. Febr. 1833 an sämmtl. K. Reg.

Es ist bemerkt worden, daß die Ausarbeitung der Anschläge zum Bau neuer Straßen besonders dadurch zeitraubend und mit großen Kosten verknüpft wird, daß die damit beauftragten Hülfs-Baukondukteurs die Aufgaben lösen müssen, ohne mit einer Instr. über den von ihnen dabei zu befolgenden Arbeitsplan von der K. Reg. oder dem Bezirks-Baubeamten versehen zu werden.

Dies hat der K. Ober-Baudeputation Veranlassung gegeben, sich über das Verfahren, welches bei solchen Aufträgen zu beobachten ist, zu äußern.

Das Min. theilt der K. Reg. eine Abschrift davon mit, (Anl. a.) und empfiehlt die Befolgung der darin aufgestellten Vorschriften.

a.

Extrakt

aus dem Gutachten der K. Ober-Baudeputation, d. d. Berlin, v. 14. Jan. 1833.

Um nicht unnöthig große Kosten auf Chaussee-Veranschlagungen zu verwenden, sind folgende Maaßregeln zu ergreifen:

1) Vor allem andern sind die Richtungs-Linien im Allgemeinen von dem Baurath der betr. Reg. und dem Bezirks-Wege-Baubeamten auszuwählen, und die Brechungspunkte, sowie die Ausrundung der Brechungswinkel, auf irgend eine zweckmäßige Art zu bezeichnen. In gebirgigen Gegenden, wo es nicht immer möglich ist, durch das Augenmaaß zu erkennen, ob der neuen Straße das zulässige Gefälle wird gegeben werden können, müssen stellenweis generelle Nivellements aufgenommen werden.

Steht sonach vorläufig die Wege-Linie fest, und werden keine Reklamationen dagegen erhoben, dann erfolgt:

2) die spezielle geometrische und nivellitische Aufnahme der Wegelinie, nach der in der Anweisung zum Kunststraßenbau ertheilten Vorschrift, und zwar möglichst von einem und demselben Geometer oder Bau-Kondukteure.

Was gemessen und nivellirt werden soll, muß der Bezirks-Baubeamte in eine Instr. zusammenfassen, und diese muß von dem Baurath durchgesehen und nöthigenfalls vervollständigt werden.

Die Bezahlung für diese Aufnahme kann nach den im Feldmesser-Regl. angegebenen Preissätzen erfolgen, und darüber ein Abkommen vorher getroffen werden.

Der Bezirks-Baubeamte muß die Arbeit von Zeit zu Zeit revidiren.

3) Wenn die Charten und übrigen reglementsmäßigen Neben-Ausarbeitungen abgeliefert, von jenem Baubeamten geprüft und bescheinigt worden sind, projektirt letzterer die dem künftigen Chaussee-Plano zu gebende Höhenlage und sein Gefälle mit Bleistift, unter Beischreibung des Abhangs pro Längenruthe, und legt diesen Entwurf dem Baurath zur Prüfung vor, welcher ihn nach seinem Ermessen entweder gut heißt oder ändert.

4) Trifft es sich, daß zu dieser Zeit ein Mitglied unseres Kollegii in der betr. Gegend sich befindet, so wird dieser Entwurf in Blei, demselben vorgelegt.

5) Hierauf wird bestimmt, ob der Bezirks-Wege-Bau-Beamte das ganze Bau-Projekt allein vollends ausarbeiten, oder ob ihm Hülfe gegeben, oder ob ihm die weitere Bearbeitung ganz abgenommen, und einem Bau-Kondukteur gegen Diäten übertragen werden soll.

Im letzteren Falle muß jedoch der Baubeamte von Zeit zu Zeit von der Art und Weise der Arbeit und ihrem verhältnißmäßigen Fortrücken Kenntniß nehmen. Er muß auch mit den zu wählenden Dimensionen — falls sie nicht besonders vorgeschrieben sein sollten — mit der Art der zu verwendenden Materialien, mit der Größe und Bauart der Brücken und sonstigen Bauwerke ꝛc. völlig einverstanden sein, und wenn er sich nicht getraut, darüber einen Entschluß zu fassen, nähere Anweisungen von dem Baurathe einholen.

Wird dem Bezirks-Baubeamten die Veranschlagung übertragen, jedoch ihm Hülfe geleistet, und beschränkt sich diese vornehmlich auf das Zeichnen und auf das Berechnen der Quer-Profile, sowie der Auf- und Abträge, so muß er nicht nur für die Richtigkeit der Arbeiten einstehen, und solche bescheinigen, sondern er muß auch fest versichert sein, daß der mit diesen Ausarbeitungen Beauftragte wirklich die Zeit darauf verwendet, welche er liquidirt. Endlich

6) sind für den Fall, daß, nach vorher eingeholter Genehmigung, für eine und dieselbe Straße, streckenweis doppelte Richtungen veranschlagt werden müssen, die Längen-Profile und so auch die Quer-Profile und der Anschlag dergestalt in verschiedene Abschnitte und in verschiedene Hefte zu theilen, daß, entweder diese oder jene Richtung gewählt werden kann, ohne einen Theil der gelieferten Arbeiten gänzlich umarbeiten zu müssen.

Besser ist es jedoch, wenn vor der vollständigen Aufstellung des Projekts, alle Einwendungen dagegen beseitigt werden, welches durch Erstattung der erforderlichen Berichte und diesen beigefügte — der Wahrheit soviel als möglich nahe kommende — Kostenanschläge, Zeichnungen und dergl., in den meisten Fällen wird geschehen können. Berlin, d. 14. Jan. 1833.

(A. XVII. 210.—1. 128.) K. Ober-Baudeputation.

c) C. R. des K. Fin. Min., Abth. für H., G. u. Bauwesen (Beuth) v. 7. April 1845 an sämmtl. K. Reg. Abstellung unnützer Weitläuftigkeiten bei Aufstellung von Straßenbau-Anschlägen.

Die K. Reg. hat am 10. v. M. einen Anschlag über 480 Rthlr. zur Umlegung einer Pflasterstrecke in N. eingereicht. Die ersten beiden Seiten desselben enthalten nichts weiter, als eine Berechnung des Auf- und Abtrags in einer Länge von 45 Ruthen im Gesammtbetrage von $5\frac{2}{3}$ Schachtruthen, durch eine Zeichnung mit den Querprofilen erläutert. Da der diesfällige Geldbetrag von 3 Rthlr. 22 Sgr. 1 Pf. verhältnißmäßig eben so geringe und am Schlusse des Anschlags im Titel Insgemein, ein zehnmal stärkeres Quantum zu unvorhergesehenen Ausgaben ausgeworfen ist, so ergiebt das Unnütze und Ueberflüssige der speziellen Auf- und Abtrags-Berechnung, statt deren ein approximativer Ansatz genügt hätte, sich von selbst, und die unterz. Abth. des Fin. Min., welche die möglichste Ermäßigung und Vereinfachung des dienstlichen Schreibwesens stets im Auge behalten wird, sieht sich daher veranlaßt, die K. Reg. aufzufordern, für die Abstellung ähnlicher überflüssiger Weitläuftigkeiten Sorge zu tragen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 140 Nr. 170.)

II. Vorschriften betr. die Kommunikation mit anderen Behörden in Bezug auf die beabsichtigte Anlage neuer oder die Veränderung bereits bestehender Chausseen.

1) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 22. Nov. 1826 an sämmtl. K. Reg. Kommunikation mit den betr. General-Kommandos bei Anlage neuer Chausseen.

Der Allerh. Vorschrift gemäß, müssen die General-Kommandos von allen Planen über kunstmäßig anzulegende Straßen in Kenntniß gesetzt werden, damit dabei das militairische Interesse gehörig berücksichtigt werden könne.

Diese Vorschrift ist neuerlich von mehreren Reg. außer Acht gelassen, und es wird daher der K. Reg. aufgegeben, die gedachte Allerh. Bestimmung genau zu beachten, und bei Einreichung der Plane zu neuen Chaussee-Anlagen, jedesmal die Erklärung des K. General-Kommandos beizufügen. (A. X. 1133.—4. 138.)

2) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 29. Juni 1837 an sämmtl. K. Reg. Erforderniß der Zustimmung der Prov. Steuer-Verwaltung bei Regulirungen und resp. Verlegungen der von den Chausseen sich abzweigenden Seitenstraßen.

Es sind Fälle vorgekommen, daß Seitens der Wegebaubeamten, Regulirungen und resp. Verlegungen der, von den Chausseen sich abzweigenden Seitenstraßen eigenmächtig und ohne Einverständniß der Steuerverwaltung zur Ausführung gebracht worden sind, wiewohl die Verlegung der Straßen von wesentlichem Einfluß auf die Erhebung der Chausseegefälle gewesen ist.

Da ein solches Verfahren keinesweges gebilligt werden kann, so wird die K. Reg. beauftragt, die sämmtl. Wegebaubeamten Ihres Bezirks anzuweisen, sich dergl. eigenmächtigen Veränderungen und Anordnungen zu enthalten, und wo sie die Verlegung eines solchen Weges für zweckmäßig halten, vor deren Ausführung die Zustimmung der Provinzial-Steuerverwaltung und der K. Reg. einzuholen. (A. XXI. 536.—2. 235.)

3) C. R. des K. Fin. Min. (v. Düesberg) v. 31. Aug. 1847 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Danzig, Cöslin, Frankfurt, Merseburg und Cöln, sowie abschriftl. zur Nachricht an sämmtl. Provinzial-Steuerdirektoren. Kommunikation mit dem betr. Prov. Steuer-Direktorium bei beabsichtigter Anlage neuer oder Veränderung schon bestehender, die Landesgrenze durchschneidender Chausseen.

Die Ausführung von Kunststraßen, welche die Landesgrenze durchschneiden, hat häufig wesentlichen Einfluß auf die Sicherung des Eingangs- und Ausgangs-Verkehrs, dessen Richtung die Prov. Steuerbehörden bei ihren Verwaltungsmaaßregeln berücksichtigen müssen, und es ist deshalb zu wünschen, daß die gedachten Behörden zeitig Nachricht von solchen Abänderungen erhalten.

Zu diesem Ende wird die K. Reg. hierdurch veranlaßt, in allen Fällen, wo entweder neue Chaussee-Anlagen, welche die Landesgrenze durchschneiden würden, projektirt werden, oder wo es sich um eine veränderte Richtung derartiger, schon bestehender Chausseen handelt, dem Prov. Steuerdirektor jedesmal Mittheilung zu machen, sobald desfallsige Verhandlungen eingeleitet werden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 300 Nr. 367.)

III. Nothwendigkeit der vorgängigen Feststellung der Abtretung des zu neuen Straßenbauten erforderlichen Grundeigenthums vor Beginn des Baues, und Verfahren bei Berichtigung der Entschädigungen für die zum Chausseebau abgetretenen Grundstücke.

1) Vergl. die Anweisung v. 6. April 1834 §. 95. (Oben S. 247.)

2) C. R. des K. Oberpräs. der Rheinprovinz (v. Bodelschwingh) v. 17. März 1835 an die K. Reg. in derselben. Kein Grundstück ist zum Chausseebau zu verwenden vor Feststellung der Grundentschädigung.

Der K. wirkliche Geh. Rath und Präsident Hr. Rother, Exc., hat unterm 20. v. M. verfügt, daß auf die Verminderung der von Jahr zu Jahr steigenden Grund-Entschädigungskosten beim Straßenbau hinzuwirken sei, und daß namentlich nicht eher ein Bezirks-Straßenbau begonnen werden soll, als bis die Abtretung des Grundeigenthums gegen billige Preise zu Stande gebracht ist.

Eine 2c. K. Reg. setze ich hievon zur gefälligen Beachtung ergebenst in Kenntniß. (A. XIX. 271.—1. 194.)

3) C. R. des K. Fin. Min. (v. Bodelschwingh) v. 19. März 1843 an sämmtl. K. Reg. Verfahren bei Berichtigung der Entschädigung für die zum Chausseebau abgetretenen Grundstücke.

Das Verfahren bei Berichtigung der Grundentschädigungen für die zum Chausseebau abgetretenen Grundstücke hat sich bisher nicht überall als sachgemäß erwiesen, und veranlaßt mich, der K. Reg. in dieser Beziehung folgende Bestimmungen zur Nachachtung mitzutheilen.

Es muß als Regel bezeichnet werden,

daß kein Grundstück eher zum Chausseebau verwendet werde, bevor nicht die Entschädigung dafür mit Vorbehalt des Rechtsweges vollständig regulirt und an den berechtigten Empfänger geleistet, resp. ad depositum judiciale gezahlt worden ist,

damit Beschwerden der betheiligten Grundbesitzer über Verzögerung der Zahlung, andrerseits aber auch Ansprüche derselben auf Verzinsung der Entschädigungssumme bis zum Tage der Berichtigung, möglichst vermieden werden.

In Fällen, wo eine vorgängige genaue Ermittelung der Größe der abzutretenden Flächen nicht thunlich sein sollte, wie dies insbesondere in gebirgigten Gegenden vorkommen kann, bleibt es dennoch unerläßlich, vor Angriff des Baues, einestheils in der allgemeinen Chaussee-Errichtung, unter Feststellung und Berichtigung des Kaufpreises, so viel Terrain zu erwerben, als unter allen Umständen zur Chaussee-Anlage — in der Regel also zur Kronenbreite des Dammes, mit den nach der Höhe des Auftrags sich richtenden, davon auslaufenden Böschungen, zur Grabenbreite und zu einem neben dem Graben hinlaufenden Landstreifen von etwa zwei Fuß Breite — erforderlich sein wird, anderntheils aber durch gütliche Einigung oder Taxe die Entschädigung für die abzutretende Grundfläche ꝛc. festzustellen. Läßt sich demnächst übersehen, in welchem Umfange die Grundstücke wirklich gebraucht werden, was in dem vorausgesetzten Falle in der Regel erst nach Anlegung des Planums geschieht, so bedarf es blos einer einfachen Berechnung des für die nachträglich ermittelten Flächen zu zahlenden Preises nach den bereits feststehenden Grundsätzen, dessen Berichtigung sodann unmittelbar darauf erfolgen muß. Die Zahlung darf aber nicht, wie es zur Erleichterung des Rechnungswesens und aus einer Bequemlichkeit der Beamten zum Nachtheil der Baukasse wohl geschehen ist, davon abhängig gemacht werden, daß erst alle bei einem oder dem andern Betheiligten sich ergebenden Anstände gehoben sind, und die gesammte Grundentschädigung für einen Chaussee-Traktus in **ein** Tableau gebracht und durch **eine** Kassen-Ordre zur Zahlung angewiesen werden kann, vielmehr muß die Entschädigung für jeden einzelnen Betheiligten sofort geleistet, respective ad depositum gezahlt werden, sobald deren Betrag nach dem Vorstehenden definitiv festgesetzt ist.

Bei genauer Beobachtung dieser Vorschriften wird eine Verzögerung bei Berichtigung der Grundentschädigungen nur ausnahmsweise und hinsichtlich geringer Flächen eintreten können, in welchen Fällen dann allerdings den betheiligten Grundbesitzern, vorausgesetzt, daß dieselben sich nicht in mora accipiendi befinden, die Bewilligung landüblicher Zinsen des Kaufpreises, vom Tage der Uebergabe an den Fiskus, nicht zu versagen sein wird.

Es wird erwartet, daß die K. Reg. überall, wo eine Vergütung für zum Chausseebau abzutretende Grundstücke aus Staatsfonds künftig noch erforderlich werden sollte, nach diesen Grundsätzen verfahren und zu diesem Ende die mit der Leitung der Chausseebauten beauftragten Baubeamten mit entsprechender Anweisung versehen werde.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843. S. 98. Nr. 131.)

IV. Verfahren in Betreff der Begränzung des Straßengebietes beim Bau neuer Kunststraßen.

Vergl. das C. R. der K. Chausseebau-Verwaltung v. 29. Okt. 1834. (s. unten bei Tit. II.)

Zweiter Titel.

Vorschriften, welche das Geschäfts-Verfahren in Betreff bereits vollendeter Kunststraßen betreffen.

1) Nothwendigkeit der Feststellung der Begrenzung des Straßengebietes bei Staats- und Privat-Chausseen und das in dieser Beziehung zu beobachtende Verfahren.

C. R. des K. Fin. Min., Abthl. für H., Fabrik. und Bauwesen, v. 29. Okt. 1834 an sämmtl. K. Reg.

Die meisten der jetzt bestehenden Staats-Chausseen sind auf Kosten des Chaussee-Fonds, andere hingegen von Aktien-Gesellschaften, von Privaten oder von den Kreisen ꝛc. erbauet und demnächst vom Staate übernommen worden.

In Betreff der ersteren, sollte nun wohl angenommen werden können, daß die zur Kunststraße gehörige Breite, oder die Fläche welche die Chaussee einnimmt, unzweifelhaft

bekannt sei, indem solche auf Grund der Wege-Charten und Vermessungs-Register erworben worden ist; und doch ist es nicht so.

Häufig ist bemerkt worden, daß über die Grenzen des Straßengebiets Zweifel entstanden sind, und daß die Bezirks-Wegebau-Beamten selbst, nicht wußten, bis wie weit die Breite der Straße mit ihren Graben, Böschungen und Seitenstreifen reiche, und ob sie befugt seien, die von den angrenzenden Grundeigenthümern sich angemaßte, anscheinend widerrechtliche Benutzung jener Außentheile der Staats-Chaussee zu verhindern. Eine solche Ungewißheit darf nicht länger bestehen.

Ich fordere daher die K. Reg. auf,

1) beim Bau neuer Staats-Chausseen gleichzeitig das erworbene Straßengebiet fest begrenzen und zu dem Ende mit unverrückbaren Grenzmarken versehen, und

2) bei schon bestehenden ältern Staats-Chausseen diese Begrenzung nachholen und wo sich gegen die Grenzlinie Zweifel erheben, diese auf Grund der, doch höchst wahrscheinlich noch vorhandenen Vermessungs-Register, Entschädigungs-Nachweisungen und Wege-Charten, wo diese aber fehlen, möglichst durch gütliche Vereinbarung mit den angrenzenden Grund-Eigenthümern beheben zu lassen.

Was die oben erwähnte andere Art älterer Staats-Straßen anlangt, welche in früherer Zeit durch die Kreise, durch Aktien-Vereine oder von Privaten ꝛc. angelegt und hinterher vom Staate übernommen wurden, so müssen

3) ohne große Weitläufigkeit die Grenzlinien ermittelt und demnächst eben so wie jene bezeichnet werden. Stellt es sich, bei den deshalb vorzunehmenden Ermittelungen heraus, daß weder die Graben noch die äußern Seitenkanten dem Staate gehören, so müssen solche, wo möglich nachträglich erworben und begrenzt, oder es muß, wo dies örtlicher Verhältnisse wegen (cf. pag. 39 am Schluß des §. 13 der Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. J. 1834[1]) nicht stattfinden kann, das Nöthige deshalb im Inventario vermerkt werden.

4) An vielen Stellen sind bei der Anlage der Chausseen, an den Seiten derselben, Streifen von der alten Straße ꝛc. übrig geblieben, und zur Entschädigung nicht benutzt worden. Diese sind zu conserviren und ebenfalls mit zu begrenzen, indem sie entweder zu Baumschulen, oder was oft noch nöthiger ist, zur Ablagerung des Schlicks ꝛc. vortheilhaft benutzt werden können.

5) Wo es an deren Schlick-Ablagerungs-Stellen fehlt, und wo sonst keine Gelegenheit vorhanden ist, den Schlick in der Nähe abzusetzen, müssen jene Stellen bei ältern Straßen nachträglich, bei neuen Staats-Straßen gleichzeitig bei der Erbauung derselben erworben werden, um die Kosten der oft sehr schwierigen Beseitigung des Schlicks so viel als irgend möglich zu vermindern, und sind in diesem Falle auch diese Flächen zu begrenzen.

6) Die Begrenzung geschieht durchweg mit tief in die Erde eingegrabenen und über die Erdoberfläche um einen Fuß hervorragenden unbearbeiteten Steinen und zwar mit Zuziehung der angrenzenden Grundbesitzer.

Ueberall da, wo die zu begrenzende Fläche einen Winkel bildet, wird ein Grenzstein gesetzt, bei geraden Richtungen aber nur alle 50 oder 100 Ruthen, je nachdem die Steine theuer oder wohlfeil sind.

Ueber die Begrenzungen werden Verhandlungen aufgenommen.

Das Original verwahrt die Reg., eine beglaubigte Abschrift bringt der betr. Bezirks-Wegebau-Beamte zu seinen Dienst-Akten und eine andere beglaubigte Abschrift wird dem Ortsvorstande der betheiligten Feldmark behändigt, woraus folgt, daß für jede Feldmark eine besondere Verhandlung aufgenommen werden muß.

7) In der Regel sind bei den im Bau begriffenen Staats-Straßen, die ausführenden und kontrollirenden Baubeamten, bei schon bestehenden Kunststraßen aber die Bezirks-Wege-Beamten, allenfalls mit Zuziehung der Landräthe, — was jedoch dem Ermessen der K. Reg. überlassen bleibt — zu beauftragen.

8) Bei Ausführung der Neubaue erfolgt die Begrenzung, sofort bei Erwerbung des Straßengebiets und die Kosten werden aus dem Neubau-Fonds bestritten.

9) Zu der Begrenzung der ältern Staats-Straßen wird v. 1. Jan. 1835 ab eine zweijährige Frist gestattet.

Am Schluß eines jeden Jahres hat die K. Reg. zu berichten, wie weit das Geschäft gediehen ist. Die Kosten erfolgen aus dem gewöhnlichen Chaussee-Unterhaltungs-Fonds.

(Acta gen. des Fin. Min., Abthl. für Chaussee-Verwalt. No. 2287.)

---

[1]) Vergl. in Thl. VI. Bd. 4 Abthl. I. des Werkes (Baupolizei) S. 188.

2) Disposition über die beim Chausseebau unbenutzt gebliebenen Parzelen und Verkauf entbehrlicher zum Grundgebiete der Staats-Straßen gehöriger Grundstücke.

1) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 29. April 1837 an sämmtl. K. Reg. Disposition über die bei dem Chausseebau unbenutzt gebliebenen Parzelen.

Gegen die nach der Anzeige v. 20. d. M. von der K. Reg. verfügte Vereinnahmung, ad extraordinaria des betr. Baufonds, derjenigen Summe von 65 Thlr. 20 Sgr., welche aus dem öffentlichen Verkaufe der beim Chausseebau zwischen der Clus und Kleinenbremen ungenutzt gebliebenen, für die Chaussee-Verwaltung entbehrlichen Parzelen an den Heuerling G. gelöst worden sind, findet sich nichts zu erinnern, weshalb dieselbe unter Vorbehalt des künftigen rechnungsmäßigen Verwendungs-Nachweises, hierdurch genehmigt wird.

Da anzunehmen ist, daß bei diesem Verkauf die angrenzenden Grund-Eigenthümer als muthmaßlich frühere Besitzer der qu. Parzelen, ein besonderes Interesse gehabt haben, indem es ihnen nicht gleichgiltig sein wird, fremde Nachbarn zu erhalten, so setze ich voraus, daß die ersteren von der beabsichtigten Veräußerung zunächst in Kenntniß gesetzt worden sind, um ihr Interesse wahrzunehmen. Sollte dies jedoch nicht der Fall gewesen sein, so darf ebengedachtes Verfahren in künftigen ähnlichen Fällen nicht außer Acht gelassen, vielmehr muß zunächst den fraglichen Besitzern oder Nachbarn das Anerbieten gemacht werden, die entbehrlichen Parzelen entweder gegen Entrichtung des auf den Grund des früheren Verkaufspreises zu ermittelnden Werthbetrages oder des sonstigen Taxwerthes zu übernehmen, und erst nach erfolgter Ablehnung ist die öffentliche Versteigerung an den Meistbietenden einzuleiten.

Für den Fall jedoch, daß dergleichen Parzelen bei Anlegung von Chausseen von den angrenzenden Grundbesitzern unentgeltlich abgetreten worden, erfordert es die Billigkeit, daß solche und in sofern sie der Chaussee-Verwaltung durchaus weiter keinen Nutzen gewähren sollten, denselben in gleicher Weise zurückgegeben werden. Der K. Reg. empfehle ich demgemäß künftig zu verfahren. (A. XXI. 535.—2. 234.)

2) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 29. Jan. 1840 an sämmtl. K. Reg. Verkauf entbehrlicher zum Grundgebiete der Staats-Chausseen gehörender Grundstücke.

Der K. Reg. mache ich mit Bezugnahme auf den §. 7 der Instrukt. für die K. Ober-Rechnungskammer v. 18. Dec. 1824 [1]) hierdurch bekannt, daß des Königs Maj. mittelst Allerh. K. O. v. 3. d. M. nachzulassen geruht haben, daß ich entbehrliche, zum Grundgebiete der Staats-Chausseen gehörende, und die Größe eines halben preuß. Morgens nicht erreichende Grundstücke ohne vorherige Anfrage zum Verkauf stellen lassen darf.

Die K. Reg. hat daher fortan bei dergl. Veräußerungen meine Genehmigung vorzubehalten, wenn das Grundstück die Größe eines halben preuß. Morgens nicht erreicht. Andernfalls wird nach wie vor die Allerh. Genehmigung nachzusuchen sein.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1840. S. 27. Nr. 42.)

3) C. R. des K. Fin. Min. (Beuth) v. 31. Mai 1843 an die K. Reg. zu Düsseldorf und nachrichtlich an sämmtl. übrige K. Reg. Benutzung des zwei Fuß breiten Landstreifens am äußern Grabenrande der Chausseen.

Durch die in dem Berichte der K. Reg. v. 11. d. M., betr. das Verfahren bei Berichtigung der Grund-Entschädigungen für Grundstücke, die behufs des Chausseebaus abgetreten werden, in Bezug genommene Verf. v. 25. März 1834 ist allerdings der Grundsatz ausgesprochen, daß der zwei Fuß breite Landstreifen am äußern Grabenrande der Chausseen für den Staat nicht zu erwerben sei, vielmehr das Eigenthum daran dem bisherigen Besitzer verbleibe, und nur die Benutzungsart durch eine gesetzliche Servitut beschränkt werde. Diese Beschränkung der Benutzung der angrenzenden Grundstücke ist in der bestehenden Gesetzgebung, insbesondere in dem Allerh. vollzogenen Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840, Zusätzliche Vorschriften Nr. 16 [2]) (G. S. S. 99.) begründet. Bei Anlegung neuer

---

[1]) Der §. 7 a. a. O. lautet:
»Der Verkauf der Domainen darf nur nach Maaßgabe der deshalb bestehenden »gesetzlichen Vorschriften erfolgen, und ist darauf zu sehen, daß die aufkommenden »Gelder prompt und unverkürzt zu den Staats-Kassen fließen, und bestimmungs»mäßig verwendet werden. Andere Immobilien dürfen nicht ohne Unsere allge»meine oder besondere Genehmigung veräußert werden.« (v. K. Ann. IX. S. 6.)

[2]) No. 16 l. c. Innerhalb zwei Fuß vom Grabenrande darf nicht geackert werden.

Chausseen wird indessen wegen dieser Einschränkung des Nutzungsrechts den Eigenthümern eine angemessene Entschädigung, sofern sie darauf nicht verzichtet haben, nicht versagt werden können. Sollte dadurch indessen eine unbedeutende Ersparung gegen die Erwerbung des Eigenthums entstehen, so ist letztere in Gemäßheit des Cirk. v. 19. März d. J. (Min. Bl. S. 98.) auch auf diesen Streifen mit auszudehnen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1843. S. 179 Nr. 222.)

Dritter Titel.

Vorschriften, welche das Geschäftsverfahren in Bezug auf die Unterhaltung der Kunststraßen betreffen.

1) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 18. April 1829 an sämmtl. K. Reg., excl. derjenigen zu Stralsund. Bei der Annahme von Lohnarbeitern zur Chaussee-Unterhaltung soll möglichst auf die Benutzung entlassener Pioniere Rücksicht genommen werden.

Der Chef des Ingenieur- und Pionier-Corps, Herr Gen. Lieut. v. Rauch, hat den Wunsch geäußert, daß bei der Annahme von Lohnarbeitern bei der Chaussee-Unterhaltung, auf die Benutzung von entlassenen Pionieren Rücksicht genommen werden möchte, theils weil dieselben in Erdarbeiten geübt wären, theils aber, um denselben bei ihrer Entlassung ohne Versorgungsansprüche, Gelegenheit zu einem ihnen geläufigen Broderwerbe zu geben.

Das Min. des Inn. findet gegen diesen Vorschlag nichts zu erinnern, und will der K. Reg. daher die Berücksichtigung jener Leute bei Annahme von Chaussee-Arbeitern empfehlen, Derselben jedoch hierbei freie Hand lassen, da es keinesweges beabsichtigt wird, Ihr in dieser Beziehung eine Verpflichtung aufzulegen, oder den Pionieren hierunter einen Anspruch einzuräumen. (A. XIII. 408. — 2. 133.)

2) Die Herbeischaffung der Chaussee-Unterhaltungs-Materialien ist **rechtzeitig** zu veranlassen.

a) C. R. des K. Min. des Inn. (Beuth) v. 24. Sept. 1829 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Stralsund und Cöslin.

Es ist zur Kenntniß des Min. des Inn. gekommen, daß in mehreren Reg.-Bezirken erst im Laufe des Jahres für die Herbeischaffung des Chaussee-Unterhaltungs-Materials gesorgt wird, wodurch der Nachtheil entsteht, daß theils das Material vertheuert wird, theils die Reparaturen oft nicht rechtzeitig ausgeführt werden. Wenn sich nun gleich für den Augenblick die Höhe des Chaussee-Unterhaltungs-Fonds pro 1830 noch nicht bestimmen läßt, so wird doch, um dem gedachten Uebelstande, wo er vorgekommen sein möchte, abzuhelfen, der K. Reg. bekannt gemacht, daß Sie zur Unterhaltung der Staats-Chausseen, pro 1830 jedenfals auf drei Viertheile derjenigen Summe zu rechnen hat, welche Ihr zu diesem Zweck für das laufende Jahr bewilligt ist. Der K. Reg. wird zur Pflicht gemacht, zur Herbeischaffung des nach Maaßgabe dieser vorläufigen Festsetzung im künftigen Jahre zu verwendenden Unterhaltungs-Materials, namentlich der Steine und des Kieses, die günstige Jahreszeit im jetzigen Herbst und bevorstehenden Winter zu benutzen.

(A. XIII. 630. — 3. 118.)

b) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 17. Aug. 1830 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Stralsund.

Die Bestimmungen der C. Verf. v. 24. Sept. 1829 (No. 8852. V.) wegen der Vorkehrungen zur zeitigen Beschaffung des Chaussee-Unterhaltungs-Materials für das Jahr 1830 werden hierdurch auch für das Jahr 1831 und für die folgenden Jahre, so lange nicht eine andere Festsetzung erfolgt, mit der Maaßgabe geltend erklärt, daß die drei Viertheile des Chaussee-Unterhaltungs-Fonds des vorhergehenden Jahres sich immer nur auf den jedesjährigen ursprünglich festgesetzten Unterhaltungs-Fonds, nicht aber auf etwanige weiterhin im Laufe des vorhergehenden Jahres bewilligte extraordinaire Zuschüsse bezieht.

(Acta des K. Min. des Inn., No. 7778. V.)

c) Vergl. die Anweisung zum Bau und zur Unterhaltung der Kunststraßen v. 6. April 1834 Thl. I. §. 115. (s. oben S. 248.)

3) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 10. Okt. 1837 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Trier, Aachen und Cöln. Die städtischen Kommunen sind strenge anzuhalten, ihrer Verbindlichkeit zur Unterhaltung der in den Chaussee-Zügen gelegenen Straßenstrecken zu genügen.

Es ist wiederholentlich wahrgenommen, daß für die tüchtige Unterhaltung der in den

Chaussee-Zügen gelegenen städtischen Straßen von Seiten der unterhaltungspflichtigen Kommunen sehr wenig zu geschehen pflegt, und daß die letzteren selbst dann, wenn sie durch die bestehenden Pflastergeldhebungen eine reichliche Einnahme beziehen, die polizeimäßige Instandhaltung des Straßenpflasters häufig verabsäumen und den Ertrag der Hebung zu andern Zwecken benutzen.

Sowohl im allgemeinen Interesse des Verkehrs, als auch in dem besondern Interesse des Fiskus, welcher bei Ablösung der Pflastergeldhebungen in den Chaussee-Zügen die in diese Züge fallenden Straßenstrecken zu übernehmen hat, ist es nöthig, mit Nachdruck darauf zu halten, daß die Gemeinden ihrer Unterhaltungs-Verpflichtung gehörig genügen.

Die K. Reg. wird daher angewiesen, die städtischen Kommunen Ihres Bezirks, welche die Unterhaltung des Straßenpflasters in Chaussee-Zügen vernachlässigen, zur tüchtigen polizeimäßigen Instandsetzung und Unterhaltung der betr. Straßen und der Anlagen in denselben mit Ernst anzuhalten. Insbesondere hat Dieselbe da, wo zu diesem Behuf besondere Hebungen stattfinden, darüber zu wachen, daß der Ertrag dem Zwecke gemäß verwendet werde, Sich auch nöthigenfalls der Mittel zur Ausführung der nöthigen Arbeiten durch Beschlagnahme der Hebungen zu versichern. (A. XXI. 1083. — 4. 198.)

Siebentes Kapitel.

Von den polizeilichen Vorschriften in Bezug auf die Ausführung von Chaussee-Arbeiten.

1) C. R. des K. Min. des Inn. für H. u. Gew. Ang. (v. Schuckmann) v. 11. Dec. 1830 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Stralsund. Gebrauch eines von Strauchwerk geflochtenen Zaunes von Seiten der auf den Chausseen arbeitenden Steinschläger.

Auf den Ber. v. 10. v. M. und das damit eingereichte Schreiben des General-Postamts v. 31. Okt. d. J., in welchem die K. Reg. ersucht wird:

> den Steinschlägern auf den Chausseen bei Strafe den Gebrauch eines von Strauchwerk geflochtenen Zauns zu verbieten,

erklärt das unterz. Min. ein solches Verbot für unzulässig, nicht nur, weil die Arbeiter dieses Schirms gegen Sonne und Wetter bedürfen, sondern auch, weil derselbe das Umhersprühen der Steinsplitter hindert, und es viel natürlicher ist, daß die Posthalter den Gebrauch scheuer Pferde vermeiden.

Da es aber besonders die Bewegung des in die Augen fallenden Gegenstandes ist, was diese Thiere scheu macht, so mag die K. Reg. darauf halten lassen, daß die Arbeiter feste und nicht flatternde Schirme anwenden, und bei dem Versetzen derselben, wenn Fuhrwerk und Reiter sich nähern, vorsichtig sind. (A. XIV. 827. — 4. 97.)

2) In Betreff der polizeilichen Aufsicht auf die bei Chaussee-Bauten beschäftigten Arbeiter, vergl.:

a) V. v. 21. Dec. 1846, betr. die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter (G. S. 1847. S. 21.), deren Vorschriften nach §. 26 derselben auch auf Chaussee-Bauten Anwendung finden. (s. oben S. 111 ff.)

b) C. R. der K. Min. des Inn. u. d. Fin. v. 7. Mai 1847, betr. die Ausführung der V. v. 21. Dec. 1846. (s. oben S. 116.)

3) C. R. der K. Min. der Fin. (Beuth) u. des Inn. (v. Manteuffel) v. 15. Aug. 1845 an sämmtl. K. Reg., betr. die Feilhaltung von Lebensmitteln für die bei Chaussee-Bauten in Masse beschäftigten Arbeiter.

In Bescheidung auf den Ber. v. 16. Juni c., den erleichterten Ankauf von Lebensmitteln für die Chaussee-Arbeiter betr., eröffnen wir der K. Reg., daß es keinem Bedenken unterliegt, die in dem Erlasse v. 20. April c. (Min. Bl. S. 104. Nr. 116.)[1] hinsichtlich des erleichterten Ankaufs von Lebensmitteln für die Eisenbahn-Arbeiter ausgesprochenen Grundsätze auch auf die bei Chaussee-Bauten beschäftigten Arbeiter anzuwenden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845. S. 275. Nr. 296.)

---

[1]) Vergl. oben S. 117.

Vierter Abschnitt.

Von den Abgaben für die Benutzung der Kunststraßen.

Dieser Abschnitt zerfällt in vier Kapitel, nämlich:

1) von der für die Benutzung der Kunststraßen zu erhebenden Steuer (Chausseegeld),
2) von dem Ressort und den Grundsätzen, nach welchen die Verwaltung der Chausseegeld-Abgaben zu führen,
3) von der Verpachtung der Chausseegeld-Einnahmen auf Staatsstraßen, und
4) von der Bestrafung der Tarif-Ueberschreitungen bei Erhebung der Chaussee-Abgaben.

Erstes Kapitel.

Von der für die Benutzung der Kunststraßen zu erhebenden Steuer. (Chausseegeld.)

Die Bekanntmachung des K. Min. des H. (Gr. v. Bülow) v. 22. April 1819 publicirte den von dem Könige genehmigten Chausseegeld-Tarif v. 31. Jan. 1819, welcher in sämmtl. Provinzen diesseits der Weser Gültigkeit haben sollte.
(G. S. 1819. S. 95.)

Dieser Tarif wurde durch die K. O. v. 24. Mai 1819 auch auf die Kunststraßen jenseits des Rheins ausgedehnt.

Nachdem unterm 30. Sept. 1821 das G. über die Münzverfassung in den Preuß. Staaten (G. S. 1821 S. 159.) ergangen war, ergaben sich Schwierigkeiten bei der Erhebung und Zahlung der Sätze des Chausseegeld-Tarifs v. 31. Jan. 1819 nach der neuen Münz-Eintheilung und deshalb wurde ein von dem Könige genehmigter neuer Chausseegeld-Tarif v. 21. Mai 1822 nebst Anhang über die Strafbestimmungen v. 29. Mai 1822 erlassen, welcher durch die Bekanntmachung des K. Min. des H. (v. Bülow) v. 18. Juni 1822 publicirt wurde. (G. S. 1822 S. 169–172.)

Die K. O. v. 2. Juni 1822 bestimmte, daß dieser neue Tarif ebenfalls auf den Kunststraßen jenseits des Rheins zur Anwendung kommen solle.
(G. S. 1822 S. 169)[1].

Unterm 15. Aug. 1824 wurde abermals ein neuer Chaussee-Tarif erlassen, welcher durch die Bekanntmachung des K. Min. des H. (Gr. v. Bülow)

---

[1]) Durch den Tarif v. 21. Mai 1822 nebst dessen zusätzlichen Strafbestimmungen beseitigten sich folgende Erlasse:
a) Publik. der K. Reg. zu Reichenbach v. 29. März 1817 betr. die Dammstraßen-Polizei-G. (A. I. 259.—1. 173.)
b) Publik. der K. Reg. zu Arnsberg v. 2. Febr. 1818 betr. die chausseepolizeilichen Strafvorschriften (A. II. 170.—1. 89.)
c) Publik. der K. Reg. zu Liegnitz v. 26. Juni 1819, denselben Gegenstand betr. (A. III. 540.—2. 168.)
d) Publik. der K. Reg. zu Koblenz v. 27. Sept. 1821, denselben Gegenstand betr. (A. V. 969.—4. 102.)
e) Publik. der K. Reg. zu Minden v. 7. Nov. 1818, betr. die Befreiung der Wagen mit 6 Zoll breiten Felgen vom Chausseegelde. (A. II. 972.—4. 10.)
f) Publik. der K. Reg. zu Breslau v. 15. April 1820, betr. die Umgehungen der Chausseezoll-Gefälle von ländlichen Vekturanten. (A. IV. 239.—2. 20.)
g) Publik. der K. Reg. zu Cöln v. 19. Febr. 1821 und der K. Reg. zu Coblenz v. 20. ej. m., betr. das Chausseegeld in der Rheinprovinz. (A. V. 20.—1. 18. u. V. 17.—1. 17.)

v. 17. Dec. 1824 mit dem Bemerken zur allgemeinen Kenntniß gebracht wurde, daß darnach die Chausseegeld-Erhebung mit dem 1. Jan. 1825 überall eintreten solle, wo die K. Reg. durch ihre Amtsblätter keine Ausnahmen bekannt machen würden, und daß es rücksichtlich der Strafbestimmungen bei den Allerh. Festsetzungen v. 29. Mai 1822 verbleibe. (G. S. 1824 S. 217–219.)

Auch dieser Chausseegeld-Tarif wurde wiederum aufgehoben durch den neuen Tarif nebst Strafbestimmungen v. 28. April 1828, und die Bekanntmachung des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) u. der Fin. (v. Motz) v. 15. Mai 1828 brachte zur öffentl. Kenntniß, daß bei Vollziehung des neuen Tarifs von dem Könige zugleich bestimmt worden sei, daß derselbe innerhalb vier Monaten vom Tage seiner Publikation an gerechnet, nicht allein auf sämmtl. Staats-Chausseen, sondern auch bei Staatskommunikations-Anlagen, wo die Abgaben nach Maaßgabe des bisherigen Chausseegeld-Tarifs entrichtet worden, zur Anwendung zu bringen, weshalb nach dem neuen Tarif v. 1. Okt. 1828 an zu verfahren sei. (G. S. 1828 S. 65–68.)[1]).

Allein auch bei diesen Bestimmungen hatte es nicht das Bewenden, sondern mittelst K. O. v. 29. Febr. 1840 wurde abermals ein neuer Chausseegeld-Tarif nebst zusätzlichen Bestimmungen erlassen, welcher gegenwärtig auf allen Staats-Chausseen statt des Tarifs v. 28. April 1828 und der demselben beigefügten Bestimmungen zur Anwendung kommt.

Die K. O. v. 29. Febr. 1840 bestimmte zugleich, daß auch für alle sonstigen (nicht zu den Staats-Chausseen gehörigen) öffentl. chaussirten Wege, für welche die mit dem Tarif v. 28. April 1828 publicirten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen Gültigkeit erlangt haben, die dem Tarif v. 29. Febr. 1840 unter 7 bis 23 angehängten polizeilichen und Straf-Vorschriften an die Stelle jener Bestimmungen treten sollten. (G. S. 1840. S. 94—100.)

Dagegen ist der Tarif v. 29. Febr. 1840 zunächst nur für die Staats-Causseen bestimmt worden und diejenigen Korporationen, Aktien-Gesellschaften und Privatpersonen, welchen die Hebungsbefugniß ausdrücklich nach einem bestimmten Tarife, und namentlich nach dem v. 28. April 1828, verliehen worden, sind berechtiget, diesen letzteren als Norm beizubehalten.

I.

Die K. O. v. 29. Febr. 1840, nebst dem Tarif zur Erhebung des Chausseegeldes auf den Staats-Chausseen.

Ich habe den mit Ihrem Ber. v. 14. d. M. eingereichten Chausseegeld-Tarif genehmigt und sende Ihnen denselben anbei vollzogen zurück, indem Ich nach Ihrem Antrage festsetze, daß dieser Tarif nebst den denselben angehängten Vorschriften auf allen Staats-

[1]) Da hiernach der Tarif v. 15. Aug. 1824 nebst dessen zusätzlichen Bestimmungen vollständig antiquirt ist, so sind auch die nachstehenden, auf denselben bezüglichen Erlasse nicht mehr von praktischer Bedeutung:

a) K. O. v. 28. Dec. 1824 betr. die Erhebung des Chausseegeldes von zweirädrigen Wagen in den Westphälischen und Rheinischen Provinzen. (G. S. 1825 S. 4.)

b) R. d. K. Min. des H. v. 7. Febr. 1852, betr. die Erhebung des Chausseegeldes. (A. IX. 54.—1. 34.)

c) R. des K. Min. des Inn. und der P. v. 26. Aug. 1825, betr. die Befreiung der Fuhren zum Transport von Vagabonden, Verbrechern und armen Kranken vom Chausseegelde. (A. IX. 607.—3. 38.)

d) Publ. der K. Reg. zu Coblenz v. 26. Febr. 1825, zu Merseburg v. 2. April 1825 und zu Magdeburg v. 25. Mai 1825, betr. Chausseegeld-Befreiungen. (A. IX. 56.—1. 36, IX. 302.—2. 14., u. IX. 303.—2. 15.)

Chausseen fortan statt des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April 1828 und der demselben beigefügten Bestimmungen zur Anwendung kommen soll. Auch für alle sonstigen öffentl. chaussirten Wege, für welche in Folge Meiner Ordre v. 31. August 1832[1]) die mit dem Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 publicirten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen Gültigkeit erlangt haben, sollen die dem Chausseegeld-Tarif vom heutigen Tage unter 7 bis 23 angehängten Vorschriften an die Stelle jener Bestimmungen treten. Sie haben diese O. nebst dem anliegenden Tarife durch die G. S. bekannt zu machen.

Berlin, den 29. Febr. 1840. **Friedrich Wilhelm.**

An den Staats- und Fin. Min. Gr. v. Alvensleben.

Tarif
zur Erhebung des Chausseegeldes für eine Meile von 200 Preuß. Ruthen.

An Chausseegeld wird entrichtet:

	Sgr.	Pf.
A. Vom Fuhrwerk, einschließlich der Schlitten,		
I. Zum Fortschaffen von Personen, als Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabrioletts u. s. w., für jedes Zugthier	1 Sgr.	— Pf.
II. Zum Fortschaffen von Lasten:		
1) von beladenem — d. h. von solchem, worauf sich, außer dessen Zubehör und außer dem Futter für höchstens drei Tage, an andern Gegenständen mehr, als zwei Centner, befinden, — für jedes Zugthier	1 =	— =
2) von unbeladenem:		
a) Frachtwagen, für jedes Zugthier	— =	8 =
b) gewöhnlichem Landfuhrwerk und Schlitten, für jedes Zugthier	— =	4 =
B. Von unangespannten Thieren:		
I. Von jedem Pferde, Maulthiere, oder Maulesel, mit oder ohne Reiter oder Last	— =	4 =
II. Von jedem Stück Rindvieh oder Esel	— =	2 =
III. Von je fünf Fohlen, Kälbern, Schaafen, Lämmern, Schweinen, Ziegen	— =	2 =

Weniger, als fünf der vorstehend zu III. gedachten Thiere, sind frei.

Befreiungen.

Chausseegeld wird nicht erhoben:

1) von Pferden und Maulthieren, welche den Hofhaltungen des K. Hauses, oder den K. Gestüten angehören;
2) von Armeefuhrwerken und von Fuhrwerken und Thieren, welche Militair auf dem Marsche bei sich führt; von Pferden, welche von Offizieren oder in deren Kategorie stehenden Militairbeamten im Dienst und in Dienst-Uniform geritten werden; imgleichen von den unangespannten etatsmäßigen Dienstpferden der Offiziere, wenn dieselben zu dienstlichen Zwecken die Offiziere begleiten, oder besonders geführt werden, jedoch im letztern Falle nur, sofern die Führer sich durch die von der Reg. ausgestellte Marschroute, oder durch die von der obern Militairbehörde ertheilte Ordre ausweisen;
3) von Fuhrwerken und Thieren, deren mit Freikarten versehene öffentliche Beamte auf Dienstreisen innerhalb ihrer Geschäftsbezirke[2]), oder Pfarrer bei Amtsverrichtungen innerhalb ihrer Parochie sich bedienen;

---

[1]) Die K. O. v. 31. Aug. 1832 enthält folgende Bestimmung:
»Zugleich bestimme Ich, zur Beseitigung des Zweifels über die Anwendung der »mit dem Chausseegeldtarif v. 28. April 1828 publicirten Strafbestimmungen auf »solche Chausseen, auf welchen, wie z. B. auf den Bezirksstraßen des linken Rhein»ufers, das Chausseegeld gar nicht, oder nach einem anderen Tarif erhoben wird, »daß diejenigen Strafbestimmungen, welche Chaussee-Polizeivergehen betreffen, auf »allen öffentl. chaussirten Wegen gelten sollen. Die Reg. haben durch die Amts»blätter diejenigen, dem Tarif v. 28. April 1828 nicht unterworfenen Straßen, auf »welchen die vorgedachten Strafen hiernach anzuwenden sind, bekannt zu machen.« (G. S. 1832 S. 214.)

[2]) Das R. des K. Min. des Inn. u. d. P. (v. Schuckmann) v. 15. Mai 1824 bemerkte, daß den reitenden Polizei-Sergeanten in der Rheinprovinz die Befreiung vom Chausseegelde in Dienstangelegenheiten nicht zugestanden werden könne, sondern die Erstattung der von denselben wirklich gezahlten Chausseegelder aus den öffentl. Fonds der Reg. erfolgen müsse. (A. VIII. 478.—2. 84.)

4) von ordinairen Posten, einschließlich der Schnell-, Kariol- und Reitposten, nebst Beiwagen; imgleichen von öffentl. Kurieren und Estafetten und von allen, von Postbeförderungen leer zurückkehrenden Wagen und Pferden;
5) von Fuhrwerken und Thieren, mittelst deren Transporte für unmittelbare Rechnung des Staates geschehen, auf Vorzeigung von Freipässen; von Vorspannfuhren auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch die Bescheinigung der Ortsbehörde, imgleichen von Lieferungsfuhren, ebenfalls auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch den Fuhrbefehl ausweisen;
6) von Feuerlöschungs-, Kreis- und Gemeine-Hülfsfuhren; von Armen- und Arrestantenfuhren;
7) a) bei allen Hebestellen von Fuhren mit thierischem Dünger (Stalldünger, Mist)[1]);
b) bei den Hebestellen in der Gemeine- oder Gutsfeldmark und bei den Hebestellen in der Feldmark, wo die bewirthschafteten Grundstücke oder Weiden liegen, von Wirthschaftsvieh und von Bestellungs- und Aerndte-Fuhren, einschließlich der Fuhren mit Asche, Gyps, Kalk u. s. w. zur Düngung;
c) bei den Hebestellen in der Gemeine- oder Gutsfeldmark von Fuhren mit Baumaterialien zum eigenen Bedarf und mit Brennmaterialien zum eigenen Heizungs- und gewöhnlichen landwirthschaftlichen Bedarf, einschließlich desjenigen für die mit der Landwirthschaft verbundenen Brau- und Brennereien, insofern diese Bau- und Brennmaterialien-Fuhren mit eigenem Gespann, oder durch Frohndienste verrichtet werden;
8) von Kirchen- und Leichenfuhren innerhalb der Parochie;
9) von Fuhrwerken, die Chaussee-Baumaterialien anfahren, sofern nicht durch den Min. d. Fin. und des H. Ausnahmen angeordnet werden.

Zusätzliche Vorschriften.

I. In Betreff der Erhebung.

1) Die Einrichtung der Chausseegeld-Hebestellen, so wit die Bestimmung des, als Hebestrecke einer jeden, zu betrachtenden Theiles der Chaussee und des hiernach jeder Stelle beizulegenden Hebesatzes liegt dem Fin. Min. ob.

Dasselbe kann örtliche Verhältnisse nach Befinden durch Ermäßigung des Hebesatzes für einen bestimmten Verkehr, oder durch Gestattung von Abonnements berücksichtigen, und hat zur Verhinderung von Mißbräuchen in Betreff der gestatteten Erleichterungen, oder der angeordneten Befreiungen die erforderlichen Maaßregeln vorzuschreiben.

2) Jedermuß bei den Hebestellen anhalten, auch wenn er nicht verpflichtet ist, Chausseegeld zu entrichten.

Nur hinsichtlich der Postillone, welche Preuß. Postfuhrwerke, oder Postpferde führen, findet, wenn sie zuvor in das Horn stoßen, eine Ausnahme statt.

3) Das Chausseegeld ist bei Berührung der Hebestelle für die ganze, ihr zugewiesene Hebestrecke zu erlegen. — Zu der, für den Betrag maaßgebenden Bespannung eines Fuhrwerks werden sowohl die, zur Zeit der Berührung der Hebestelle angespannten, als auch alle diejenigen Thiere gerechnet, welche, ohne augenscheinlich eine andere Bestimmung zu haben, bei dem Fuhrwerke befindlich sind.

Ist die Chaussee vor Berührung der Hebestelle mit stärkerer Bespannung befahren, als mit welcher die Hebestelle passirt werden soll, so muß das Chausseegeld für die von dem Führer des Fuhrwerks dem Erheber (Chausseegeldpächter) anzuzeigende Gesammtzahl der gebrauchten Zugthiere gezahlt werden.

4) Jeder hat eine Quittung über das von ihm bezahlte Chausseegeld (Chausseezettel) zu fordern, dieselbe an Zoll-, Steuer-, Polizei- oder Wege-Aufsichts-Beamten auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen und bei Vermeidung nochmaliger Zahlung bei der nächsten, von ihm berührten Chausseegeld-Stelle abzugeben.

Die Fortsetzung der Fahrt bis zur nächsten Hebestelle darf jedoch in keinem Falle und dann selbst nicht gehindert werden, wenn sich eine Kontravention (zu 5) ergeben sollte.

5) Wer eine Chausseegeld-Hebestelle umfährt, oder wider die Bestimmung zu 2) bei derselben nicht anhält, oder in dem zu 3) bezeichneten Falle die von der berührten Hebestelle benutzte stärkere Bespannung nicht anzeigt, oder Thiere, welche zum Angespann eines Fuhrwerkes gehören, vor der Hebestelle davon trennt und als unan-

---

[1]) Das R. des K. Min. des H. (v. Bülow) v. 15. Mai 1819 theilte mit, daß durch K. O. v. 28. April 1819 allem ausschließlich mit Dünger beladenen Fuhrwerke die Chausseegelder-Freiheit allgemein bewilliget worden. (A. III. 342. — 2. 48.)

gespannte angiebt, oder überhaupt es unternimmt, sich der Entrichtung des Chausseegeldes auf irgend eine Art ganz oder theilweise zu entziehen, erlegt außer der vorenthaltenen Abgabe den vierfachen Betrag, mindestens aber einen Thaler als Strafe.

6) Wer eigenmächtig einen Schlagbaum öffnet, zahlt drei Thaler; wer den Bestimmungen zu 4) zuwider den Chausseezettel nicht vorzeigt, zehn Silbergroschen bis einen Thaler als Strafe.

II. In polizeilicher Beziehung.

7) Jedermann muß den Posten auf den Stoß in das Horn ausweichen, bei Vermeidung einer Strafe von fünf bis funfzig Thalern.

8) Fuhrwerke, welche sich begegnen, müssen sich nach der rechten Seite hin halb ausweichen. Denjenigen, welche einen Berg, oder eine steile Anhöhe herunterfahren, muß jedoch von den Hinauffahrenden ganz ausgewichen werden.

Von zwei Fuhrwerken, die sich einholen, muß das vordere nach der linken Seite hin so weit ausbiegen, daß das nachfolgende zur rechten Seite mit halber Spur vorbeifahren kann.

9) Holz darf auf Chausseen nicht geschleppt, Pflüge, Eggen und ähnliche Gegenstände dürfen darauf nur auf Schleifen fortgeschafft werden.

10) Wer, um zu hemmen, das Umdrehen der Räder nicht bloß in seiner Schnelligkeit vermindern, sondern völlig hindern will, darf sich dazu auf Chausseen nur der Hemmschuhe mit ebener Unterfläche bedienen. Die Anwendung von Klapperstöcken, imgleichen das Anhängen und Schleifen schwerer Gegenstände am Hintertheile des Wagens ist verboten.

11) Die Fahrbahn darf nicht durch Anhalten, oder auf irgend eine andere Weise gesperrt oder verengt werden.

Weder auf der Fahrbahn, den Brücken, oder den Banquetts, noch in den Seitengräben dürfen Gegenstände niedergelegt werden, oder liegen bleiben, welche nicht der Chaussee-Verwaltung angehören. Eben so wenig dürfen Scherben, Kehricht, Unkraut oder anderer Unrath hinauf-, oder hineingeworfen werden.

12) Niemand darf auf der Fahrbahn, den Brücken, den Banquets oder in den Seitengräben Vieh füttern oder anbinden, oder dasselbe auf den Banquets, Böschungen, oder in den Seitengräben laufen, oder weiden lassen, oder treiben. Es ist verboten, auf den Banquets, den Böschungen und in den Gräben zu fahren, oder zu reiten, oder auf den Böschungen, oder in den Gräben zu gehen.

13) Wo durch Warnungstafeln das schnelle Fahren oder Reiten untersagt ist, darf nur im Schritt gefahren oder geritten werden.

14) Der Führer eines Fuhrwerks darf sich von demselben, wenn er anhält, nicht über fünf Schritte entfernen, ohne die Pferde abzusträngen. Auch während des Fahrens muß derselbe entweder stets auf dem Fuhrwerke das Leitseil in der Hand, oder auf einem der Zugthiere, oder in ihrer unmittelbaren Nähe bleiben und das Gespann fortwährend unter Aufsicht halten.

15) Beim Fahren dürfen niemals mehr als zwei Fuhrwerke an einander gebunden sein.

16) Innerhalb zwei Fuß vom Grabenrande darf nicht geackert werden.

17) Wer den Vorschriften unter 8 bis 16 entgegenhandelt, hat außer dem Schadenersatze eine Strafe von zehn Silbergroschen bis fünf Thaler verwirkt.

18) Wer die Chaussee, die dazu gehörigen Gebäude, Brückendurchlässe, oder sonstigen Vorrichtungen, als Meilenzeiger, Wegweiser, Tafeln, Schlagbäume, Prellsteine und Pfähle, imgleichen wer die Pflanzungen oder Materialien beschädigt, oder die letzteren in Unordnung bringt, muß, in sofern er nach den allgemeinen Strafgesetzen nicht eine härtere Strafe verwirkt hat, außer dem Schadensersatze eine Strafe von einem bis fünf Thaler erlegen.

19) Beschädigungen der Chausseebäume sind, wenn die allgemeinen G. keine härtere Strafe bestimmen, vorbehaltlich des Schadenersatzes, mit einer Strafe von fünf Thalern für jeden durch Verschulden beschädigten Baum zu ahnden.

20) In Ansehung der Radfelgenbreite und der Belastung der Frachtfuhrwerke, des Verbots gewölbter, oder mit Knopfnägeln u. s. w. versehener Radbeschläge der zulässigen Breite der Ladung, der Länge der Hufeisenstollen und des Verbots des Spurhaltens bewendet es überall bei den Bestimmungen der V., den Verkehr auf den Kunststraßen betr., v. 17. März 1839 (G. S. 1839 S. 80 ff.).

III. Im Allgemeinen.

21) Im Unvermögensfalle tritt verhältnißmäßiges Gefängniß an die Stelle der vorstehend zu 5 bis 20 angeordneten Geldstrafen[1]).

22) Widersetzlichkeiten gegen Beamte, zu denen auch die Chausseegeldpächter zu zählen sind, werden nach den allgemeinen G. bestraft[2]).

23) Unsichere oder ungekannte Uebertreter sind zur Haft zu bringen, und an die zuständigen Behörden abzuliefern. Gegeben Berlin, den 29. Febr. 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

(G. S. 1840 S. 94. — Centralbl. d. Fin. Min. 1840 S. 204 Nr. 66 u. 67.)

Mit Bezug auf die obigen Bestimmungen und zu deren Ergänzung und Erläuterung sind folgende Vorschriften und Anordnungen erlassen worden:

A. Allgemeine Anordnungen in Bezug auf die Ausführung und Anwendung des Chausseegeld-Tarifs v. 29. Febr. 1840.

1) C. V. des K. Fin. Min. v. 17. März 1840 an sämmtl. K. Reg., betr. die Publ. des Chausseegeld-Tarifs v. 29. Febr. 1840.

Nachdem durch die V. über den Verkehr auf den Kunststraßen v. 17. März 1839 (G. S. S. 80[3]) Vorschriften ertheilt sind, um der übermäßigen Belastung des Fuhrwerks und der Beschädigung der Kunststraßen direkt entgegen zu wirken, erschien es angemessen, diejenigen Vorschriften des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April 1828 (G. S. S. 65) — nämlich die Vorschriften zu II. A. 1. unter b. und c., zu II. A. 2. unter b. und c., zu II. A. 3. und zu 2. und 3. der zusätzlichen Bestimmungen, — durch welche die übermäßige Belastung des Fuhrwerks indirekt hat verhütet werden sollen, aufzuheben und gleichzeitig, mit Beachtung der seit dem Erscheinen jenes Tarifs vom Jahre 1828 ergangenen, einzelnen Anordnungen, jedoch mit Beibehaltung der Abgabensätze, eine andere Fassung des Chausseegeld-Tarifs bei Sr. Maj. dem Könige in Antrag zu bringen.

Die, in dieser Beziehung gemachten Anträge haben die Allerh. Genehmigung erhalten und es wird die unterm 29. Febr. d. J. ergangene Allerh. K. O., den neuen Tarif zur Erhebung des Chausseegeldes auf den Staats-Straßen betr., nebst diesem Tarif binnen etwa vierzehn Tagen in der G. S. erscheinen.

Die K. Reg. wird veranlaßt, in dasselbe Stück des Amtsbl., welches die Anzeige von der, durch die G. S. bewirkten Publ. der gedachten Allerh. K. O. und des Tarifs bestimmungsmäßig enthalten wird, auch diese Allerh. Ordre und den Tarif vollständig aufzunehmen und gleichzeitig von beiden so viele Exemplare drucken zu lassen, daß der Bedarf des Publikums, welches zu benachrichtigen ist, daß besondere Exemplare von beiden Stücken verkauft würden, gedeckt werden kann.

(Zusatz an die Reg. in Königsberg, Danzig, Posen, Stettin, Breslau, Magdeburg, Münster und Cöln. Nicht minder ist bei dem Abdruck auf den Bedarf Rücksicht zu nehmen, dessen der Herr Prov. Steuer-Direktor daselbst für die ihm anvertraute Verwaltung benöthigt ist. Derselbe wird die K. Reg. von der Anzahl der erforderlichen Exemplare benachrichtigen.)

Die hinsichtlich der Ausführung des neuen Tarifs, soweit derselbe die Chausseegeld-Erhebung betrifft, an die Herren Prov. Steuer-Direktoren erlassene Verf.[4]) wird der K. Reg. hierneben in Abschrift mitgetheilt. Die K. Reg. hat Sich nach der Vorschrift dieser Verf. unter 7, betr. die Freilassung der Fuhren mit Chaussee-Baumaterialien auf Grund der Bestimmung zu 9. der Tarifs-Befreiungen, zu achten und über die Ausführung der zusätzlichen Vorschrift zu 4., in Betreff der Vorzeigung der Chausseezettel Seitens der Führer von Personen-Fuhrwerk, die ihr untergeordneten Polizei- und Wege-Aufsichts-

---

[1]) Das Strafgesetzbuch v. 14. April 1851 bestimmt im §. 335:

»Das niedrigste Maaß der Geldbuße (bei Uebertretungen ist zehn Silbergroschen, »das höchste Maaß derselben funfzig Thaler).«

»An die Stelle der Geldbuße, welche wegen Unvermögens des Verurtheilten »nicht beigetrieben werden kann, soll Gefängnißstrafe treten.

»Die Dauer derselben soll vom Richter so bestimmt werden, daß der Betrag von »zehn Silbergroschen bis zu zwei Thalern einer Gefängnißstrafe von Einem Tage »gleichgeachtet wird. Die Gefängnißstrafe darf auch in diesem Falle niemals die »Dauer von sechs Wochen übersteigen.«

[2]) Vergl. §. 89 des Strafgesetzbuchs v. 14. April 1851.

[3]) Vergl. unten in Abschn. V.

[4]) Vergl. unter der folg. Nr.

beamten, nach Anleitung der unter 9. gedachten Verf. enthaltenen Anordnung, mit Anweisung zu versehen.

(Centralbl. d. Fin. Min. 1840 S. 208 Nr. 68, Min. Bl. 1840 S. 126 Nr. 204.)

2) C. R. des K. Fin. Min. v. 17. März 1840 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Dir. und an die K. Reg. zu Potsdam und Frankfurt, betr. die Ausführung und Anwendung des Chausseegeld-Tarifs v. 29. Febr. 1840.

Durch die V. v. 17. März 1839 über den Verkehr auf den Kunststraßen (G. S. S. 80) wird der übermäßigen Belastung des Fuhrwerks und der Beschädigung der Kunststraßen dadurch direkt entgegen gewirkt. Es erschien daher angemessen, diejenigen Vorschriften des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April 1828 — nämlich die Vorschriften zu II. A. 1. unter b. und c., zu II. A. 2. unter b. und c., zu II. A. 3. und 2. und 3. der zusätzlichen Bestimmungen, — durch welche der obige Zweck indirekt hat erreicht werden sollen, aufzuheben und gleichzeitig, mit Beachtung der seit dem Erscheinen des Tarifs vom Jahre 1828 ergangenen einzelnen Anordnungen, jedoch mit Beibehaltung der Abgabensätze, eine andere Fassung des Chausseegeld-Tarifs bei des Königs Majestät in Antrag zu bringen.

Dieser Antrag ist durch die Allerh. K. O. v. 29. Febr. d. J. genehmigt, welche nebst dem Allerh. vollzogenen Tarif zur Erhebung des Chausseegeldes auf den Staatsstraßen binnen etwa vierzehn Tagen in der G. S. erscheinen wird.

Hinsichtlich dieses Tarifs wird Ew. rc. Folgendes zur Nachachtung eröffnet.

1) Der gedachte Tarif nebst der erwähnten Allerh. K. O. v. 29. Febr. d. J. wird in den Amtsbl. aller K. Reg. abgedruckt und es werden Exemplare desselben dem Publikum auf Verlangen besonders überlassen werden. Auch wird die dortige K. Reg., in Folge der abschriftlich anliegenden Verf.,[1]) gleichzeitig den Bedarf für die Ew. rc. anvertraute Verwaltung drucken lassen. Von diesem Bedarf wollen Sie die K. Reg. schleunigst in Kenntniß setzen, damit dieselbe die Zahl der überhaupt abzudruckenden Exemplare danach bemessen kann.

2) Daß der neue Chausseegeld-Tarif für alle Staats-Chausseen gilt, mithin auch für solche, auf welche das Verbot des Gebrauchs von Radfelgen unter vier Zoll Breite, nach einer Bekanntmachung v. 22. Nov. d. J. und dem derselben beigefügten Verzeichnisse, nicht Anwendung findet, werden Ew. rc. aus der Allerh. K. O. v 29. Febr. d. J. entnehmen.

3) In allen Hauptbeziehungen, in den Sätzen, in den Befreiungen und in den, die Chausseegeld-Erhebung betr. zusätzlichen Vorschriften, stimmt der neue Tarif im Wesentlichen mit dem Tarif v 28. April 1828 und den dieserhalb ergangenen Bestimmungen überein. Die eingetretenen Modifikationen ergeben sich aus dem Tarif selbst und aus dem Nachstehenden. Soweit hiernach etwas Anderes nicht vorgeschrieben ist, dienen die, über die Anwendung des Tarifs v. 28. April 1828 und der zu demselben ergangenen Vorschriften, erlassenen Verf. auch ferner zur Richtschnur.

4) In dem neuen Tarif sind, unter 2. der Befreiungen, die Bestimmungen berücksichtigt, welche das K. Kriegs-Min., im diesseitigen Einverständnisse, durch das, Ew. rc. früher mitgetheilte Cirk. v. 23. März 1835, in Ansehung der Freilassung der Dienstpferde der Offiziere von dem Chausseegelde, erlassen hat.

5) Unter 3. der Befreiungen ist die, in dem Tarif vom Jahre 1828 enthaltene Vorschrift weggelassen, daß die Freikarten für öffentliche Beamte durch das Finanz-Ministerium zu ertheilen sind. Zur Ertheilung dieser Freikarten sollen fortan die Prov. Steuer-Behörden ermächtigt sein. In dieser Beziehung wird besondere Verfügung ergehen[2]).

6) Unter der „Bescheinigung der Ortsbehörde," auf deren Grund, nach der Bestimmung unter 5. der Befreiungen, Vorspannfuhren auf der Hin- und Rückreise vom Chausseegelde freizulassen sind, ist die, durch das Cirk. des K. Min. des Inn. v. 18. Juli 1833 vorgeschriebene Bescheinigung zu verstehen.

7) Nach der, unter 9. der Befreiungen, in dem neuen Tarif enthaltenen Vorschrift, bleiben Fuhrwerke, die Chausseebau-Materialien anfahren, von dem Chausseegelde frei, sofern nicht durch den Min. der Fin. u. des Hand. Ausnahmen angeordnet werden.

Demgemäß kommt künftig die Chausseegeld-Freiheit, in der Regel, auch demjenigen Fuhrwerke zu Statten, welches mit Chausseebau-Materialien für Privat-Personen, Gesellschaften, Korporationen oder Gemeinen beladen ist. Eine Ausnahme von dieser Regel bedarf der ausdrücklichen Anordnung. Auf dieselbe ist von Ew. rc., nach genommener

---

[1]) Vergl. vorstehend sub No. 1.

[2]) Vergl. unten die betr. Verf. v. 18. März 1840.

Rücksprache mit der betheiligten K. Reg. dann anzutragen, wenn besondere Umstände für die Ausnahme sprechen.

Dies wird besonders dann der Fall sein, wenn die Straße, für welche das Material angefahren wird, für den allgemeinen Verkehr nicht von Bedeutung ist oder wenn auf der Straße, für welche das Material bestimmt ist, eine Wegegeld erhoben, dem Staate aber die Freiheit von diesem Wegegelde für die Fuhren mit Baumaterialien zu den Staatsstraßen oder mit sonstigen, dem Staate gehörenden Gegenständen nicht eingeräumt wird.

Ist, nach Ew. 2c. Ermessen, auf Anordnung der Ausnahme anzutragen, jedoch vorauszusehen, daß die Bestimmung darüber vor dem beabsichtigten Beginn der Anfuhr der Chausseebau-Materialien nicht eintreffen werde: so ist den Betheiligten zu eröffnen, daß, sofern sie die Anfuhr bis zum Eingange der Bestimmung nicht aussetzen möchten, das Chausseegeld einstweilen erlegt werden müsse, dessen Erstattung jedoch, Falls die Ausnahme nicht angeordnet würde, erfolgen solle. Gleichzeitig sind die betr. Chausseegeld-Erheber oder Pächter, welche das, von den in Rede stehenden Fuhren erlegte Chausseegeld sorgfältig zu notiren haben, mit der erforderlichen Anweisung zu versehen.

8) Daß die zusätzliche Vorschrift zu 3., nach welcher das Chausseegeld, bei Berührung der Hebestelle für die ganze, ihr zugewiesene Hebestrecke zu erlegen ist, die Regel enthält und hinsichtlich desjenigen Verkehrs eine Ausnahme erleidet, für welchen, in Folge des zweiten Absatzes der zusätzlichen Vorschrift unter 1., Erleichterungen nachgegeben sind, versteht sich von selbst.

9) In Gemäßheit der zusätzlichen Vorschrift unter 4.,

> hat fortan Jeder bei jeder, von ihm berührten Chausseegeld-Hebestelle einen Chausseezettel zu fordern und denselben den Zoll-, Steuer-, Polizei- und Wege-Aufsichtsbeamten auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

Diese Vorschrift geht weiter, als die, durch die Allerh. K. O. v. 23. April 1835 (G. S. 1835 S. 68) ertheilte. Während die letztere nur durch die Führer von Frachtfuhrwerken verpflichtet, den Steuer-Aufsichtsbeamten und Wegewärtern auf Erfordern die empfangenen Chausseezettel unterwegs vorzuzeigen, sind nunmehr alle Führer von chausseegeldpflichtigem Vieh und Fuhrwerk (mit Ausnahme der Postillione, welche Extraposten fahren) verbunden, die Chausseezettel den, in der zusätzlichen Vorschrift bezeichneten Beamten jederzeit vorzuzeigen. Damit jedoch jede unnöthige Belästigung des Verkehrs vermieden werde, haben Ew. 2c. die betr., Ihnen untergebenen Beamten dahin anzuweisen, daß sie von Führern von Personenfuhrwerk die Vorzeigung der Chausseezettel nur dann verlangen, wenn dieselben ohnehin, vor Wirthshäusern oder sonst, auf der Fahrt anhalten.

Eine gleiche Anweisung wird durch die K. Reg., in Folge der an sie erlassenen Verf., den Polizei- und Wegeaufsichts-Beamten ertheilt werden.

Außerdem wollen Ew. 2c. aus der erwähnten Vorschrift Veranlassung nehmen, den Chausseegeld-Erhebern die sorgfältige Befolgung der, in der Dienstanweisung v. 16. Jan. 1834 über die Ausgabe, Abnahme und Aufbewahrung der Chausseezettel enthaltenen Vorschriften, so wie den Chausseegeld-Pächtern die genaue Erfüllung der, die Zettel-Ausgabe betr. Kontrakts-Bedingung (§. 8 der allgemeinen Bedingungen) in Erinnerung zu bringen.

Auch wollen Ew. 2c. in Erwägung ziehen, welchen Chausseegeld-Pächtern, auf Grund des §. 9 der allgemeinen Bedingungen, wegen Abnahme und Aufbewahrung der Chausseezettel, nach Anleitung des §. 15 der eben erwähnten Dienstanweisung, besondere Anweisung zu ertheilen sein möchte und, nach Befinden, diese Anweisung ertheilen.

10) Die, auf Grund der zusätzlichen Vorschriften zu 5. und 6., festgesetzten und eingezogenen Strafen werden so verwendet, wie die Strafen wegen Zuwiderhandlungen gegen die Steuergesetze v. 8. Febr. 1819 und 30. Mai 1820.

Im Unvermögensfalle tritt, nach der zusätzlichen Vorschrift unter 21., verhältnißmäßiges Gefängniß an die Stelle der gedachten Geldbußen. Doch steht die Umwandlung der Geldbuße in Gefängniß überall nur den Gerichten zu.

11) In welcher Art die zur Zeit bei den Chausseegeld-Hebestellen aufgestellten Tarif-Tafeln, in Folge des neuen Chausseegeld-Tarifs, mit jeder zulässigen Kostenersparung, zu ändern sind, haben Ew. 2c. zu erwägen und in dieser Hinsicht das Geeignete zu veranlassen. (Centralbl. des Fin. Min. 1840 S. 209 Nr. 69, Min. Bl. 1840 S. 127 Nr. 205.)

B. Erläuterungen des Tarif-Abschnitts von den „Befreiungen.“

1) Zu Nr. 2 der Befreiungen.

Vergl. das C. R. v. 17. März 1840 ad 4. (s. oben S. 296.)

2) Zu Nr. 3 und 5 der Befreiungen.

a) Publik. der K. Reg. zu Magdeburg, Abth. II., v. 18. Dec. 1821. Befreiung der Landräthe von Chaussee-Abgaben in herrschaftlichen Dienstreisen.

Nach einem Ref. des K. Handels-Min. v. 6. d. M. haben des Königs Maj. durch die K. O. v. 10. Mai d. J., den Herren Landräthen für ihre Person die Befreiung von den Chaussee-Abgaben, innerhalb der Grenzen ihres Kreises, wenn sie in Dienst-Angelegenheiten reisen, zu bewilligen geruhet.

Diese Allerh. Bestimmung wird hierdurch zur öffentl. Kenntniß gebracht, mit dem Bemerken, daß diese Ausnahme von der allgemeinen Regel, durchaus streng erklärt werden muß, und nicht die mindeste Exemplifikation und Ausdehnung gestattet, so daß außer den schon früher befreieten Chaussee-Baubeamten, und den berittenen Grenz-Zollbeamten, und außer den Landräthen, kein Civilbeamter einer gleichen Befreiung genießt, auch nicht die übrigen Kreis-Offizianten, wenn gleich die einzelnen Geschäfte, worin sie reisen, zum Geschäftskreise des landräthlichen Offiziums gehören.

Die Gültigkeit der Freipässe, welche früher an andere als die nach der vorstehenden Bestimmung künftig eximirten Civilbeamten ertheilt sind, hört daher mit dem 1. Jan. des f. J. auf. (A. V. 893.—4. 47.)

b) C. R. v. 17. März 1840 ad 3. und 5. (s. oben S. 296.)

c) C. R. des K. Gen. Dir. der Steuern v. 18. März 1840 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Dir. und an die K. Reg. zu Potsdam und Frankfurt, betr. die Ertheilung von Freikarten an öffentl. Beamte zur abgabenfreien Benutzung der Staats-Chausseen.

Mit Bezug auf die, dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. d. J. unter 3. der Befreiungen, angehängte Vorschrift und auf die Bestimmung zu 5. in der, wegen Anwendung jenes Tarifs, unterm 17. d. M. III. Nr. 5517 ergangenen Verf.[1]), wird, in Ansehung der Ertheilung von Freikarten an öffentliche Beamte zur abgabenfreien Benutzung der Staats-Chausseen, Nachstehendes angeordnet.

1) Die Ausfertigung der bezeichneten Freikarten erfolgt fortan durch die K. Prov. Steuer-Behörden, unter ihrer Unterschrift, im Uebrigen aber nach dem, durch frühere Verf. vorgeschriebenen Muster.

Die noch vorhandenen, früher von dem Fin. Min. übersandten Formulare sind aufzubrauchen, künftig aber hat jede Prov. Steuer-Behörde den Bedarf an dergl. Formularen selbst zu beschaffen.

2) Hinsichtlich der Bedingungen, von deren Vorhandensein die Ertheilung der Chaussee-Freikarten abhängt, bewendet es bei den bereits ergangenen Vorschriften. Auch können die Freikarten immer nur für ein Kalender-Jahr oder für einen Theil desselben ausgefertigt werden.

3) Bis zum 1. Okt. d. J. hat jede Prov. Steuer-Behörde eine, nach dem anliegenden Muster aufgestellte Nachweisung der, für das laufende Jahr ertheilten Chaussee-Freikarten hier einzureichen.

4) Bis zum 1. April 1841 und bis zu eben diesem Tage jedes folgendes Jahres ist demnächst anzuzeigen:

a) für welche Beamte, denen schon im vorangegangenen Jahre Chaussee-Freikarten ertheilt waren, diese für das laufende Jahr wieder ausgefertigt, oder nicht wieder ausgefertigt sind, und

b) welche Beamte, denen im vorangegangenen Jahre oder zur Zeit der Aufstellung der Nachweisung, keine Freikarten ertheilt waren, dergleichen später erhalten haben.

Bei der Angabe zu a. ist nur erforderlich, auf die Nummern in den früher eingereichten Nachweisungen zu verweisen.

Zur Angabe unter b. ist jedoch das zu 3. beigefügte Muster zu benutzen.

Erste Seite.

Nachweisung
der
für öffentliche Beamte im Bezirke der N. N. im Jahre 184 ausgefertigten
Chaussee-Freikarten.

---

[1]) Vergl. oben S. 296.

Zweite Seite.

Laufende Nr.	Des Beamten			Behörde, auf deren Antrag die Chaussee-Freikarte ertheilt ist.
	Name.	Charakter.	Wohnort.	

Dritte Seite.

Die Freikarte bezieht sich auf den Abgabenerlaß					Bemerkungen.
bei der Barriere	auf der Kunststraße	mit der Hebebefugniß für Meilen.	für Reitpferde. Zahl.	für Pers. Fuhrwerk, bespannt mit Pferden Zahl.	

(Centralbl. des Fin. Min. 1840 S. 211 Nr. 70, Min. Bl. 1840 S. 129 Nr. 206.)

d) C. R. des K. Fin. Min. v. 10. Dec. 1840 an sämmtl. Prov. Steuer-Dir. Ertheilung der Chaussee-Freikarten an Beamte zur abgabenfreien Benutzung der Staats-Chausseen.

Ew. 2c. werden ermächtigt, die Chaussee-Freikarten, vom Jahre 1841 einschließlich ab, jedesmal auf drei Jahre, und sofern die Karten innerhalb des dreijährigen Zeitraums nachgesucht werden, für die Zeit bis zum Ablauf dieses Zeitraums zu ertheilen, auch die, für das Jahr 1841 schon ausgefertigten Freikarten auf die Jahre 1842 und 1843 auszudehnen.

Sollte der Beamte, für welchen die Freikarte ausgefertigt worden, vor Ablauf der betreffenden dreijährigen Periode sterben oder sonst aus dem Dienstverhältnisse ausscheiden, auf welches sich die Freikarte bezieht: so muß diese ungesäumt an Ew. 2c. zurückgereicht werden. Sie wollen, durch Verabredung mit den betr. Dienstbehörden, dafür Sorge tragen, daß die Zurücklieferung der Freikarten nicht unterbleibe.

Die Nachweisungen, welche, nach der Bestimmung des C. v. 18. März d. J. zu 4.,[1]) bis zum 1. April jeden Jahres einzureichen sind, müssen, dem Vorstehenden gemäß, sich nicht mehr auf den Zeitraum von einem Jahre beschränken, sondern sich auf den von drei Jahren oder einen Theil des dreijährigen Zeitraums beziehen.

(Centralbl. des Fin. Min. 1841 S. 17 Nr. 10, Min. Bl. 1840 S. 488 Nr. 840.)

e) C. R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 29. Mai 1845 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Dir., resp. Reg. Ertheilung von Freikarten an öffentl. Beamte behufs der Befreiung von Wege-, Pflaster-, Damm- 2c. und Brückengeldern.

Um ein gleichmäßiges Verfahren hinsichtlich der Ertheilung von Freikarten an öffentliche Beamte zur abgabenfreien Benutzung solcher Straßen und Brücken herbeizuführen,

---

[1]) Vergl. oben S. 296.

für deren Gebrauch die Erhebung eines Wege-, Pflaster-, Damm-, Chaussee- oder Brückgeldes für Rechnung von Gemeinden oder anderen Privatberechtigten stattfindet, wird Nachstehendes angeordnet:

1) Die Verpflichtung des Hebungsberechtigten auf Grund von Freikarten den öffentlichen Beamten die abgabenfreie Benutzung zu gestatten, bestimmt sich zunächst nach dem Tarife und falls dieser nicht den genügenden Anhalt bietet, nach der etwa sonst bestehenden besondern Verfassung und nach dem bisherigen Gebrauche.

Jene Verpflichtung unterliegt namentlich in allen denjenigen Fällen keinem Bedenken, in welchen Gemeinden, Korporationen, Gesellschaften oder einzelnen Privatpersonen eine Hebung nach dem allgemeinen Chausseegeld-Tarife v. 29. Febr. 1840 oder v. 28. April 1828 gestattet ist.

2) Die Ausfertigung der Freikarte erfolgt, mit Berücksichtigung der hinsichtlich der Karten für Staats-Chausseen ertheilten Vorschriften, durch die Abth. für die Verw. des Inn. bei derjenigen K. Reg., in deren Verwaltungsbezirke die Straße oder Brücke belegen ist, auf welche die Freikarte sich bezieht.

Bedarf jedoch derselbe Beamte, für welchen eine Freikarte für Straßen oder Brücken einer Gemeinde oder eines sonstigen Privatberechtigten nachgesucht wird, auch einer Freikarte für Staats-Chausseen oder für andere, dem Staate gehörigen Kommunikations-Anlagen, so ist die für die letzteren von dem K. Prov. Steuer-Direktor oder von der K. Reg., Abth. für die Verw. der indir. Steuern, bestimmungsmäßig auszufertigende Freikarte auf die Straßen und Brücken der Privatberechtigten mit auszudehnen, dagegen für diese letzteren eine besondere Karte seitens der K. Reg., Abth. für die Verw. des Inn. nicht zu ertheilen. (Min.-Bl. der inn. Verw. 1845 S. 148 Nr. 173.)

f) R. des K. Gen.-Dir. der Steuern (v. Pommer-Esche) v. 18. Febr. 1851 an den K. Prov. Steuer-Dir. zu Königsberg. Chausseegeld-Freiheit des leeren Fuhrwerkes der mit Freikarten versehenen Beamten.

Ew. 2c. erwiedere ich auf den Ber. v. 4. d. M., daß die von dem Hauptamte in N. an den NN. gestellte Forderung auf Nachzahlung des Chausseegeldes von dessen aus A. nach B. zurückkehrenden Wagen unter den obwaltenden Umständen nicht begründet erscheint.

Schon auf die bloße Vorzeigung der Freikarte und auf die nicht zweifelhafte Versicherung des Führers jenes Fuhrwerks, daß dasselbe von einer Beförderung des Inhabers der Freikarte in dienstlichen Angelegenheiten zurückkehre, wäre die Chausseegeldsfreiheit zu gewähren gewesen. Der Zweck der Chausseegeldsfreikarten, welche für Beamte ausgefertigt werden, ist der, daß die letztern von den Fuhrwerken, welche sie zu ihren Dienstreisen benutzen, kein Chausseegeld zu entrichten haben sollen. Um diesen Zweck aber vollständig zu erreichen, ist nachzugeben, daß das Fuhrwerk eines mit einer Freikarte versehenen Beamten die Barrieren, auf welche jene Freikarte lautet, auch dann vom Chausseegelde, auf Vorzeigung der Freikarte von Seiten des Führers, freigelassen wird, wenn das Fuhrwerk nach Beförderung des Beamten leer zurückkehrt oder Behufs der Abholung desselben, ebenfalls in leerem Zustande, die bezeichneten Hebestellen passirt. Nur wenn in einem dieser beiden Fälle außer dem Führer noch eine oder mehrere Personen auf dem Fuhrwerke sich befinden, ist das Chausseegeld zu zahlen. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1851 S. 49 Nr. 58.)

g) R. des K. Gen. Dir. d. St. (v. Pommer-Esche) v. 9. März 1851 an den Prov.-Steuer-Direktor zu Münster. Wiederausfertigung abhanden gekommener Chausseegeld-Freikarten.

Die Erhebung einer Gebühr von 1 Thlr. für die Wiederausfertigung verloren gegangener Chausseegeld-Freikarten ist für die Folge einzustellen und die Bestimmung derjenigen Behörde, welcher der Beamte untergeordnet ist, von dem die Freikarte verloren worden, zu überlassen, ob dem Beamten deshalb eine zu rügende Ordnungswidrigkeit zur Last falle. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1851. S. 49. Nr. 57.)

3) Zu Nr. 4 der Befreiungen.

a) C. R. des K. Fin. Min. v. 18. April 1840 an sämmtl. K. Prov.-Steuer-Dir. Chausseegeld-Freiheit derjenigen Postfuhrwerke, welche ausnahmsweise durch Personen in Civilkleidung befördert werden.

Nach einer Mittheilung des K. Gen.-Postamts ist es nicht zu vermeiden, zu Zeiten Postbeförderungen mit Hülfspferden durch Personen in Civilkleidung ausnahmsweise bewirken zu lassen, indem die, auf den Postanstalten befindlichen Reserve-Montirungen für die, bei besonders lebhaftem Verkehr vorübergehend anzunehmenden Wagenführer auf manchen Stationen nicht ausreichen. Nachdem das K. Gen.-Postamt sich bereit erklärt hat, künftig dergl. Wagenführer in derselben Art, wie die Postillione in Uniform, mit oran-

genfarbigen Armbändern, auf denen sich ein aufgenähetes metallenes Wappenschild befindet, versehen zu lassen, wird bestimmt, daß die, mit diesen Armbändern versehenen Personen in Civilkleidung, hinsichtlich der Freilassung vom Chausseegelde, den Postillionen in Uniform gleich gestellt werden sollen.

Ew. 2c. haben hiernach das Weitere zu veranlassen.

Sollten Mißbräuche der vorstehenden Bestimmung wahrgenommen werden, so wird davon Anzeige erwartet.

(Centralbl. d. Fin. Min. 1840. S. 227. Nr. 87., Min. Bl. d. inn. Verw. 1840. S. 192. Nr. 321.)

b) C. R. des K. Fin. Min. (v. Düesberg) v. 11. Febr. 1847 an sämmtl. K. Prov.-Steuer-Dir., resp. Reg. Erhebung des Chausseegeldes von Extraposten, Kourieren und Estafetten.

Ew. 2c. werden zur Nachachtung davon in Kenntniß gesetzt, daß von den Postbehörden das Chausseegeld bei Extraposten und Kourieren nur von denjenigen Pferden, für welche die Reisenden das Postgeld zu erlegen haben, und bei Estafetten nur für ein gerittenes Pferd zu erheben ist, auch wenn die Extrapost-Reisenden oder Kouriere, wie es mitunter im Interesse der Posthalter geschieht, mit mehr Pferden, als für welche sie das Postgeld bezahlen, und die Estafetten mittelst eines Kariols oder sonstigen Fuhrwerks befördert werden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1847. S. 67. Nr. 100.)

4) Zu Nr. 5 der Befreiungen.

a) R. des K. Gen.-Steuer-Dir. (Kühne) v. 18. Sept. 1843 an den K. Prov.-Steuer-Dir. zu Magdeburg. Befreiung der zur Revision vorzuführenden Mobilmachungspferde vom Chausseegelde.

Von den jährlich zur Revision vorzuführenden Pferden, welche im Falle der Mobilmachung der Armee zu stellen sind, kann, wie ich im Einverständnisse mit Ew. 2c. Antrage v. 30. Aug. d. J. erwiedere, weder auf dem Hin- noch Rückwege Chausseegeld erhoben werden, wenn die Führer der Pferde sich über den Zweck des Transports durch eine Bescheinigung ihrer Ortsbehörde bei den betr. Chausseegeld-Hebestellen legitimiren.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843. S. 318. Nr. 427.)

b) R. der K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) u. des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 31. Okt. 1843 an die K. Reg. zu Liegnitz. Befreiung der Lanwehr-Uebungs- und Begleitpferde vom Chausseegelde.

Die K. Reg. erhält hierbei Abschrift der heute an den Herrn Prov.-Steuer-Dir. in Breslau ergangenen Verf. (Anl. a.), wonach, außer den von den Gemeinden zu den Uebungen der Landwehr-Kavallerie gestellten Pferden, auch den nothwendigen Begleitpferden auf Grund eines Zeugnisses des Kreis-Landraths, dem Antrage v. 15. Sept. c. gemäß, die Chausseegeld-Freiheit zugestanden werden soll.

Die K. Reg. wird die Landräthe hinsichts der Ausfertigung der Zeugnisse mit der erforderlichen Anweisung versehen.

Anl. a.

Aus dem in Abschrift hierbei erfolgenden Ber. der K. Reg. in Liegnitz v. 15. Sept. d. J. werden Ew. 2c. näher ersehen, daß dieselbe auf Erweiterung der Chausseegeld-Freiheit für die zu den Landwehr-Uebungen gestellten Pferde anträgt.

Es erscheint nicht bedenklich, auf diesen Antrag einzugehen und die Befreiung vom Chausseegelde den Gemeinden nicht bloß für die zu den Uebungen der Landwehr-Kavallerie gestellten Pferde, sondern auch für die nothwendigen Begleitpferde auf Grund eines Zeugnisses, welches der Kreis-Landrath sowohl über die Zahl der Pferde, als über deren Bestimmung auszustellen hat, zuzugestehen; es wird aber dahin zu sehen sein, daß diese Erlaubniß nicht überschritten, und nicht zu Mißbräuchen benutzt werde. Auch kann die Ausstellung der Zeugnisse den Ortsbehörden nicht überlassen werden.

Bei verpachteten Chausseegeld-Hebestellen kann jedoch so lange, als die Pachtverträge dauern, diese Befreiung nicht eintreten. Dieselbe ist aber bei neuen Verpachtungen, ganz im Sinne der im Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 unter Nr. 5 der Befreiungen enthaltenen Vorschrift, ausdrücklich vorzubehalten. Berlin, den 31. Okt. 1843.

An Der Finanz-Minister. v. Bodelschwingh.
den K. Prov.-Steuer-Dir. zu Breslau.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843. S. 318. Nr. 428.)

c) R. der K. Min. des Inn. (v. Patow) u. der Fin. (Beuth) v. 27. Aug. 1842 an die K. Reg. zu Frankfurt. Befreiung der zu den Landwehr-Kavallerie-Uebungen zu gestellenden Pferde von Chaussee- und Brückengeldern.

Die K. Reg. empfängt hierbei die Vorstellung des Kreis-Deputirten N. v. 14. v. M., betr. die Befreiung der Pferde, welche zu den Landwehr-Kavallerie-Uebungen nach Crossen gestellt werden, von dem dort zur Erhebung kommenden Brückengelde, mit dem Eröffnen, daß bisher hinsichtlich des Chausseegeldes auf den Staats-Straßen der Grundsatz festgehalten ist, daß die zur Landwehr-Uebung gehenden und von dem Uebungsorte zurückkehrenden Pferde dann vom Chausseegelde frei bleiben, wenn sie von den mit einer Marschordre versehenen Landwehrmännern selbst geritten, oder von einem Kommissarius, welcher eine Bescheinigung des Landraths über die Zahl und Bestimmung der Pferde in Händen hat, geführt werden, daß dagegen Lieferanten von den von ihnen gestellten und geführten Pferden das Chausseegeld zu entrichten haben. Nach diesen Grundsätzen würde auch, was die Erhebung des Brückengeldes betrifft, zu verfahren sein, weil die betr. Bestimmungen des Tarifs für dieses Brückengeld mit denen des Chausseegeld-Tarifs übereinstimmen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1844. S. 262. Nr. 308.)

d) R. der K. Gen.-Steuer-Dir. (v. Pommer-Esche) v. 8. März 1851 an die K. Reg. zu Potsdam. Behandlung der Arrestanten-Fuhren in Bezug auf Chausseegeld-Erhebung.

In Betreff der im Ber. v. 22. v. M. in Anregung gebrachten Frage über die Chausseegeld-Freiheit von Arrestanten-Fuhren wird der K. Reg. Folgendes bemerklich gemacht.

Wenn sich auf einem Wagen, welcher zum Transport von Arrestanten gedient hat, bei der Rückkehr außer dem Wagenführer und den rückkehrenden Begleitern der Arrestanten noch eine oder mehrere andere Personen, oder außer dem Zubehör des Wagens und dem Futter, sowie außer den zu dem Arrestanten-Transport gehörigen Sachen noch andere Gegenstände befinden, welche mehr als 2 Zentner wiegen, so ist das Fuhrwerk nach pos. A. I. oder II. 1 des Chausseegeld-Tarifs v. 29. Febr. 1840 als chausseegeldpflichtig zu behandeln. Hiernach ist es unbedenklich, daß von dem in Rede stehenden Fuhrwerke, auf welchem bei der Rückkehr vom Arrestanten-Transport sich außer dem Arrestanten-Führer und dem Fuhrmann noch eine dritte Person und eine Ladung an Eisen und Branntwein befunden hat, das Chausseegeld zu entrichten war.

In derselben Weise ist auch, wenn auf einem Fuhrwerke, mittelst dessen Arrestanten befördert werden, außer den zu dem Transporte gehörigen noch eine oder mehrere andere Personen sich befinden, das Chausseegeld von demselben zu erheben.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1851. S. 49. Nr. 59.)

5) Zu Nr. 7 ad c. der Befreiungen.

R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 10. Juni 1845 an den K. Prov.-Steuer-Dir. zu Breslau. Verschiedene Erleichterungen der Landbewohner bei Entrichtung des Chausseegeldes.

Ew. 2c. werden veranlaßt, den kleinen Ackerbesitzern, welche mit Benutzung von **Kühen** selbst gewonnene Erzeugnisse verfahren oder ihre Bedürfnisse an Brennmaterial herbeiholen — sofern nicht für den letzteren Verkehr schon nach der, unter 7. c. der Befreiungen, dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten Vorschrift, die Chausseegeld-Freiheit eintritt —, unter Anordnung einer angemessenen Kontrolle, durch Abschluß eines Abfindungsvertrages oder durch Erhebung eines ermäßigten Satzes beim jedesmaligen Passiren der Hebestelle, eine Erleichterung bei Entrichtung des Chausseegeldes auf desfallsige Anträge zuzugestehen.

Auch wollen Sie solchen Landbewohnern, welche **nicht** mit eigenem Gespann Bau- oder Brennmaterialien **zum eigenen Bedarf** heranschaffen, falls sie durch ein Zeugniß der Orts-Polizeibehörde ihre Bedürftigkeit nachweisen, bei den Hebestellen in der Gemeinde- oder Guts-Feldmark, in welcher sie wohnen, die Chausseegeld-Freiheit eben so gewähren, als ihnen solche nach der vorstehend angeführten Vorschrift des Chausseegeld-Tarifs für die Anfuhr mit eigenem Gespann zustehen würde.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845. S. 328. Nr. 366.)

6) Zu Nr. 9 der Befreiungen.

a) R. des K. Gen.-Steuer-Dir. v. 19. Jan. 1840 an den K. Prov.-Steuer-Dir. zu Breslau. Befreiung der mit Bauholz zum Brückenbau auf Chausseen und mit Bäumen zum Pflanzen an den Chausseen beladenen Fuhrwerke vom Chausseegelde.

Ew. 2c. sind, nach Ihrem, an die dortige K. Reg. gerichteten Schreiben v. 27. Aug. v. J., der Meinung, daß das, zum Bau der Brücken auf den Kunststraßen zu verwendende Bauholz nicht zu den Chausseebau-Materialien zu rechnen sei. — Dieser Ansicht ist nicht beizupflichten; Ew. 2c. wollen daher die, mit solchem Bauholz und, eintretenden Falls, auch die mit Bäumen, welche zum Pflanzen an den Chausseen bestimmt sind, beladenen

Fuhrwerke nach der Bestimmung unter Nr. 9 der Befreiungen im Chausseegeld=Tarif v. 28. April 1828 behandeln lassen.

(Centralbl. d. Fin. Min. 1840. S. 141. Nr. 23., Min. Bl. 1840. S. 27. Nr. 43.)

b) C. R. v. 17. März 1840 ad 9. (s. oben S. 297.)

C. Ergänzungen und Erläuterungen der **zusätzlichen** Vorschriften des Tarifs.

AA. In Betreff der Erhebung.

1) Zu Nr. 1 der zusätzlichen Vorschriften. (Vorschriften, welche die Erleichterung des Chausseegeldes betreffen.)

a) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 3. Juni 1841 an sämmtl. K. Prov.=Steuer=Dir. Freilassung der wegen angehäuften Schnees oder mangelhafter Beschaffenheit einzelner Chausseestrecken für Lastfuhrwerke angenommenen Hülfspferde vom Chausseegelde.

Auch im verflossenen Winter hat sich der Schnee in mehreren Gegenden, besonders in den Gebirgen, dergestalt auf den Chausseen angehäuft, daß Fuhrwerke mit der dazu gehörigen, sonst nur erforderlichen Bespannung nicht befördert werden konnten. Ew. 2c. werden ermächtigt, den Vorspann, dessen Lastfuhrwerke, lediglich des angehäuften Schnees wegen, bedürfen, künftig von dem Chausseegelde frei zu lassen. Die Festsetzung des Zeitpunktes, von und bis zu welchem, so wie die Bestimmung der Hebestellen, bei denen die gedachte Freilassung eintreten soll, ist nicht den Chausseegeld=Empfängern zu überlassen, kann aber von den Ober=Inspektoren, welche deshalb mit Anweisung zu versehen sind, nach eigener Wahrnehmung oder auf Anzeige der Wegebaubeamten und Ober=Kontroleure ausgehen.

Sofern die Chausseegeld=Pächter, nach den mit ihnen bereits bestehenden Kontrakten, nicht verpflichtet sind, die bezeichnete Freilassung zu gewähren, ist ihre Erklärung darüber zu erfordern, und, Falls sie sich weigern, die Freilassung zuzugestehen, diese auf die betr. Hebestellen einstweilen nicht auszudehnen. Bei künftigen Verpachtungen ist dagegen die Verpflichtung der Pächter zur Gewährung der in Rede stehenden Chausseegeld=Freiheit festzustellen.

So oft von der vorstehend ertheilten Ermächtigung Gebrauch gemacht worden, ist dies hier anzuzeigen, und zwar unter Angabe des Zeitraums, für welchen, und der Chausseegeld=Hebestellen, bei denen die Freilassung zugestanden worden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841. S. 195. Nr. 298., Centralbl. d. Fin. Min. 1841. S. 128. Nr. 62.)

Dazu:

α) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 22. Nov. 1841 an sämmtl. K. Prov.=Steuer=Dir.

In Verfolg der Verf. v. 3. Juni d. J. (Min.-Bl. S. 195.), nach welcher der Vorspann, dessen Lastfuhrwerke, lediglich des aufgehäuften Schnees wegen, bedürfen, von dem Chausseegelde freizulassen ist, und die Festsetzung des Zeitpunkts, von und bis zu welchem, so wie die Bestimmung der Hebestellen, bei denen die Freilassung eintreten soll, von den Ober=Inspektoren, nach eigener Wahrnehmung oder auf Anzeige der Baubeamten und Ober=Kontroleure, ausgehen kann, werden Ew. 2c. auf den Antrag der dortigen K. Reg. ermächtigt, mit derselben, und, den Umständen nach, auch mit den andern beiden Reg. der Provinz Sachsen eine Vereinbarung dahin zu treffen, daß auch die Baubeamten angewiesen werden, die Chausseegeld=Empfänger ihres Bezirks ungesäumt schriftlich davon in Kenntniß zu setzen, wenn auf deren Hebestrecken das Bedürfniß der Freilassung des gedachten Vorspanns eintritt oder wegfällt, und gleichzeitig hiervon dem Ober=Kontroleur Nachricht zu geben. Die Chausseegeld=Empfänger haben auf Grund einer solchen, von den Baubeamten ihnen unmittelbar zugehenden Benachrichtigung den vorgedachten Vorspann beziehungsweise von dem Chausseegelde frei zu lassen oder dieser Abgabe wieder zu unterwerfen, und die Ober=Kontroleure von der ihnen gegebenen Nachricht dem vorgesetzten Hauptamte Anzeige zu machen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1842. S. 38. Nr. 55., Centralbl. d. Fin. Min. 1842. S. 256. Nr. 116.)

β) C. R. des K. Gen.=Steuer=Dir. (Kühne) v. 31. März 1846 an sämmtl. K. Prov.=Steuer=Dir., resp. Reg.

Damit die in der C. Verf. v. 3. Juni 1841 (Min. Bl. S. 195. Nr. 298.) ertheilte Bestimmung, nach welcher der Vorspann, dessen Lastfuhrwerke, lediglich des angehäuften Schnees wegen, auf Kunststraßen bedürfen, vom Chausseegelde frei zu lassen ist, bei eintre=

tendem Schneefalle sobald, als möglich zur Anwendung komme, werden Ew. ꝛc. veranlaßt, in derselben Weise, wie die Ober-Inspektoren, in Gemäßheit der gedachten Verf. ermächtigt worden, den Zeitpunkt von und bis zu welchem, so wie die Hebestellen, bei denen die gedachte Freilassung eintreten solle, zu bestimmen, auch den Ober-Kontroleuren, in deren Bezirke Chausseegeld-Empfangsstellen sich befinden, eine solche Ermächtigung zu ertheilen.

Im Allgemeinen mache ich es Ew. ꝛc. zur Pflicht, dafür zu sorgen, daß jede Verzögerung bei der bezeichneten Anordnung vermieden und den Fuhrleuten keine Veranlassung gegeben werde, sich darüber zu beklagen, daß sie, ungeachtet des mangelhaften und beschwerlichen Zustandes der Straßen, dennoch das volle Chausseegeld zu entrichten genöthigt würden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 74. Nr. 108.)

γ) C. R. des K. Fin. Min. (v. Düesberg) v. 17. Dec. 1846 an sämmtl. K. Prov.-Steuer-Dir., resp. Reg.

Zur Beseitigung von Beschwerden darüber, daß die in der Verf. v. 3. Juni 1841 (Min. Bl. S. 195. Nr. 298) ertheilte Vorschrift, nach welcher der Vorspann, dessen Lastfuhrwerke, lediglich des angehäuften Schnees wegen, auf Kunststraßen bedürfen, vom Chausseegelde freizulassen ist, öfters zu spät zur Anwendung komme, veranlasse ich Ew. ꝛc., die Chausseegeld-Erheber und Pächter (§. 5 der allgem. Chaussee-Pachtbedingungen. — Min. Bl. 1845. S. 142.)[1]) dahin anzuweisen, daß dieselben, wenn eingetretener Schneefall zur Fortschaffung von Lastfuhrwerk die Annahme von Vorspann **nothwendig** macht, den letztern, ohne dazu erst die Anweisung eines Vorgesetzten abzuwarten, dem Chausseegelde nicht unterwerfen, dagegen die Befreiung aufhören lassen, sobald der vorhandene Schnee die Benutzung von Vorspann nicht weiter erfordert.

Zugleich werden Ew. ꝛc. hierdurch ermächtigt, wenn einzelne Chausseestrecken vorübergehend wegen Umbaues, Ueberschwemmung oder sonst eintretender ungünstiger Umstände, vom Lastfuhrwerk ohne Zuhülfenahme von Vorspann nicht sollten befahren werden können, den letztern in gleicher Weise, wie den wegen Schneefalls nothwendig gewordenen Vorspann, vom Chausseegelde freizulassen.

Die Chausseegeld-Erheber und Pächter sind dem Vorstehenden gemäß mit entsprechender Instr. zu versehen und wird demnächst in angemessener Weise zu kontrolliren sein, daß die Chausseegeld-Pächter die vorstehend gedachten Befreiungen zur gehörigen Zeit eintreten lassen, auch so lange, als das Bedürfniß besteht, fortgewähren und daß die Chausseegeld-Erheber jene Befreiungen nicht zu früh oder zu lange zugestehen, oder unter dem Vorwande des Zugeständnisses derselben die Staatskasse übervortheilen.

Mit der Anzeige von der des Schneefalls wegen gewährten Freilassung ist künftig die Anzeige von der wegen mangelhafter Beschaffenheit einzelner Chausseestrecken etwa zugestandenen Befreiung zu verbinden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 268. Nr. 357.)

b) R. des K. Fin. Min. (v. Bodelschwingh) v. 31. Jan. 1843 an den K. Prov. Steuerdirektor zu Breslau. Freilassung des wegen Steigerung einzelner Chausseestrecken genommenen Vorspanns vom Chausseegelde.

Ew. ꝛc. werden auf den Ber. v. 10. Dec. v. J. ermächtigt, denjenigen Vorspann, welcher bloß deshalb angenommen werden muß, weil **einzelne Chausseestrecken, ihrer Steigung wegen**, mit der gewöhnlichen Ladung und Bespannung nicht befahren werden können, vom Chausseegelde frei zu lassen, es mag mit dem Vorspann eine Chausseegeld-Hebestelle passirt werden, oder nicht.

Bei Anwendung dieser Bestimmung ist die in dem C. R. v. 28. Okt. 1828 enthaltene Vorschrift zu beachten, wonach anzunehmen ist, daß eine Chausseestrecke mit der gewöhnlichen Bespannung und Ladung ohne Vorspann befahren werden kann:

1) wenn sie nicht mehr, als 6 Zoll Gefälle auf die Ruthe hat, in jeder noch so großen Länge;
2) wenn sie nicht mehr als $6\frac{1}{2}$ Zoll Gefälle auf die Ruthe hat, jedoch nur auf 700 Ruthen Länge:

3)	bei	7	Zoll	Gefälle	auf	die	Ruthe	auf	330	Ruthen Länge
4)	=	$7\frac{1}{2}$	=	=	=	=	=	=	210	= =
5)	=	8	=	=	=	=	=	=	150	= =
6)	=	$8\frac{1}{2}$	=	=	=	=	=	=	115	= =
7)	=	9	=	=	=	=	=	=	90	= =
8)	=	$9\frac{1}{2}$	=	=	=	=	=	=	70	= =
9)	=	10	=	=	=	=	=	=	60	= =

[1]) Vergl. unten.

10)	bei	11	Zoll	Gefälle	auf die	Ruthe	auf	40	Ruthen	Länge.
11)	=	12	=	=	=	=	=	30	=	=
12)	=	13	=	=	=	=	=	24	=	=
13)	=	14	=	=	=	=	=	18	=	=
14)	=	15	=	=	=	=	=	14	=	=
15)	=	16	=	=	=	=	=	10	=	=

Chausseestrecken, deren Gefälle mehr, als 16 Zoll auf die Ruthe beträgt, sind für solche zu achten, die auch bei einer geringeren Länge, als 10 Ruthen, mit der gewöhnlichen Bespannung und Ladung nicht ohne Vorspann passirt werden können.

Ew. ꝛc. wollen die Chausseegeld-Hebestellen Ihres Verwaltungsbezirks, in deren Hebebereich sich Strecken befinden, deren Passirung mit Vorspann, dem Vorstehenden gemäß, chausseegeldfrei zu gestatten ist, ermitteln lassen, und die betr. Chausseegeld-Empfänger mit der erforderlichen Anweisung versehen.

(Centralbl. des Fin. Min. 1843 S. 109 Nr. 40., Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 47 Nr. 81.)

c) C. R. der K. Min. für H., G. und öffentl. A. (v. Pommer-Esche) und der Fin. (v. Pommer-Esche) v. 15. März 1847 an sämmtl. K. Reg. Unzulässigkeit der Bewilligung von Zugeständnissen hinsichtlich der Erleichterung des Chausseegeldes für die Hülfsleistungen bei dem Bau von Staats-Chausseen.

Bei den Verhandlungen über den Bau neuer Staatsstraßen ist es vorgekommen, daß einzelne Privatpersonen oder Gemeinden, welche die Leistung von Hülfsdiensten oder Geldbeiträgen übernommen, gänzliche oder theilweise Befreiungen von dem künftig auf der Straße zu erhebenden Chausseegelde gefordert haben. Da jede Begünstigung dieser Art den bestehenden Grundsätzen entgegen ist, das Chausseegeld vielmehr überall lediglich nach den Bestimmungen des allgemeinen Chausseegeld-Tarifs v. 29. Febr. 1840, in welchem das Interesse des Landbaues und des Verkehrs zur Genüge Berücksichtigung finden erhoben werden muß, so wird die K. Reg. hierdurch angewiesen, bei Staats-Chaussee, für Hülfsleistungen in keiner Weise Zugeständnisse hinsichtlich der Erleichterung des Chausseegeldes zu machen.

Was den Bau von Provinzial-, Bezirks-, Kreis- und Gemeinde-Chausseen betrifft, so empfiehlt es sich zwar ebenfalls, diesen Grundsatz festzuhalten; indessen wird nicht verkannt, daß in einzelnen Fällen auf die Beobachtung desselben nicht wohl zu bestehen ist.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 52 Nr. 80.)

d) In Betreff der Ermächtigung der Provinzial-Steuer-Behörden zur Ermäßigung des Chausseegeldes überhaupt oder des Erlasses desselben für gewisse Strecken, so wie bezüglich des Abschlusses von Chausseegeld-Abonnements-Verträgen[1]) sind folgende Bestimmungen ergangen:

α) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 30. Nov. 1838 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Direktoren, so wie an die K. Reg. zu Potsdam und Frankfurt.

Zur Beseitigung der Zweifel, welche hie und da darüber entstanden sind:

in wie weit den Prov. Steuerbehörden die Befugniß zustehe, von solchen einzelnen Personen, oder ganzen Gemeinden, deren Fuhrwerk oder Vieh nur einen Theil der Hebestrecke einer Chausseegeld-Empfangstelle benutzt, oder mit Berührung der Barriere die Chaussee fast nur durchschneidet, einen geringeren Betrag, als den der Empfangstelle beigelegten Hebesatz, oder kein Chausseegeld erheben zu lassen,

wird, unter Aufhebung der in der bezeichneten Beziehung früher erlassenen einzelnen Verfügungen, Nachstehendes angeordnet:

1) Wenn ohne Abschluß eines Abonnements-Vertrages ein geringerer Betrag, als der einer Empfangstelle beigelegte Hebesatz von solchem die Empfangstelle passirenden Fuhrwerk und Vieh, welches die Hebestrecke nicht vollständig benutzt, vielmehr die Chaussee innerhalb der Hebestrecke an einem bestimmten Punkte erst betreten hat, oder wieder verläßt, erhoben werden soll, so ist dazu stets die Genehmigung des Fin. Min. erforderlich.

Dasselbe gilt

a) von der Erhebung des Chausseegeldes blos auf dem Hinwege, unter Freilassung auf dem Rückwege, oder umgekehrt,

---

[1]) Vergl. das Alin. 2 der zusätzl. Vorschrift 1. zum Tarif v. 29. Febr. 1840.

b) von der allgemeinen Freilassung von Fuhrwerk und Vieh, welches mit Berührung der Hebestelle die Chaussee fast nur durchschneidet.

3) Zum ersten Abschluß von Chausseegeld-Abonnements-Verträgen mit mehreren Personen, oder mit ganzen Gemeinden, ist ebenfalls die Genehmigung des Fin. Min. erforderlich.

4) Dagegen sind die Prov. Steuerbehörden ermächtigt, ohne eine solche besondere Genehmigung

a) die zu 3 bezeichneten Verträge zu verlängern, sofern dabei das früher festgesetzte, oder ein höheres [1]) Pauschquantum verabredet wird,

b) Abonnements-Verträge mit einzelnen Personen abzuschließen, oder zu verlängern.

Im Jan. eines jeden Jahres ist von den in Gemäßheit der Bestimmung zu 4 in dem vorangegangenen Jahre abgeschlossenen, und beziehungsweise verlängerten Verträgen, mit Angabe der Abonnenten, der Abonnements-Summe und der betr. Barriere Anzeige zu machen.

Veranlassung zu Abonnements-Verträgen wird nur dann vorhanden sein, wenn den obwaltenden Verhältnissen nach die oben zu 1 und 2 a bezeichneten Maaßregeln nicht ausreichen, auch eben so wenig die Freilassung vom Chausseegelde in der zu 2 b angegebenen Art zulässig erscheint, und wenn zugleich das denselben Personen oder Mitgliedern derselben Gemeinde gehörige Fuhrwerk oder Vieh nicht blos dann und wann, sondern regelmäßig oder doch häufig mit Berührung der Hebestelle nur einen Theil der Hebestrecke benutzt, einen nicht unbedeutenden Theil derselben aber unbenutzt läßt.

Die Abonnements-Summe wird mit Berücksichtigung der über die Häufigkeit des Verkehrs gemachten Beobachtungen und Vermerke nach Maaßgabe des benutzten Theils der Hebestrecke, in Thalern abgerundet, festgesetzt. Der Vertrag wird mit Verabredung der Vorausbezahlung der Abonnements-Summe immer nur für ein Kalenderjahr geschlossen, und das Fuhrwerk und Vieh der Abonnenten erst dann beim jedesmaligen Passiren der Hebestrecke vom Chausseegelde freigelassen, wenn die ganze Summe bezahlt ist.

Auch während der Dauer des Vertrages hat der Einnehmer über die Häufigkeit des Verkehrs genaue Notizen zu führen. Bei fernerer Gestattung des Abonnements wird die Angemessenheit der Abonnements-Summe nach diesen Notizen beurtheilt.

Zur Verhütung von Mißbräuchen ist in jedem einzelnen Falle durch Anordnung der den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Maaßregeln Bedacht zu nehmen.

(A. XXII. 1011.—4. 155.)

β) R. des K. Gen. Dir. der Steuern (Kuhlmeyer) v. 5. Febr. 1839 an das K. Prov. St. Dir. zu Danzig.

Es ist, wie auf Ew. Hochw. Ber. v. 13. Jan. d. J., erwiedert wird, nicht angemessen, in Fällen, in welchen die ganze Hebestrecke einer Chausseegeld-Hebestelle benutzt wird, Chausseegeld-Abonnements eintreten zu lassen, selbst wenn durch dergl. Abonnements mehr erzielt würde, als durch Zahlung des Chausseegeldes beim jedesmaligen Passiren der Hebestelle aufkommen würde.

(A. XXIII. 229.—1. 207, Centralbl. des Fin. Min. 1839 S. 38 Nr. 29.)

γ) R. des K. Gen. Dir. d. St. (Kuhlmeyer) v. 8. Febr. 1839 an das K. Prov. St. Dir. zu Danzig, betr. die zur Einzahlung der Chausseegeld-Abonnements festzusetzenden Termine.

Es ist, wie auf Ew. ꝛc. Ber. v. 19. Jan. d. J. erwiedert wird, in der Regel darauf zu halten, daß die Chausseegeld-Abonnementssummen auf einmal für das Kalender-Jahr vorausbezahlt werden. Wenn dies aber in einzelnen Fällen drückend erscheinen sollte, so können Ew. ꝛc. ausnahmsweise die Vorausbezahlung von Theilen der Jahressumme nachgeben. (A. XXIII. 229.—1. 208, Centralbl. des Fin. Min. 1839 S. 18 Nr. 18.)

e) C. R. des K. Gen. Dir. d. St. v. 28. Okt. 1839 an sämmtl. K. Prov. St. Dir., betr. die Einreichung von Nachweisungen über die bei Entrichtung des Chausseegeldes durch Abonnements oder auf andere Weise gewährten Erleichterungen.

Ew. ꝛc. werden veranlaßt, die, nach der Cirk. Verf. v. 30. Nov. d. J., im Jan. eines jeden Jahres einzureichende Nachweisung von den, bei Entrichtung des Chausseegeldes durch Abonnements gewährten Erleichterungen künftig nach dem hierbei erfolgenden Schema I. zu liefern.

---

[1]) In den Annalen ist statt: »höheres« gesagt: »sicheres.« Das R. des Gen. Dir. der Steuern v. 13. März 1840 (Centralbl. des Fin. Min. 1840 S. 174) verbessert aber diesen Druckfehler.

Die im Jan. 1840 einzureichende Nachweisung muß alle, bis Ende Dec. 1839 abgeschlossenen Abonnements ergeben. In der späterhin einzureichenden Nachweisung sind dagegen nur die im vorangegangenen Jahre neu abgeschlossenen oder verlängerten Abonnements aufzuführen. Die unverändert fortdauernden Abonnements-Verträge sind zu übergehen, daß auf Grund derselben eingezahlte Chausseegeld ist jedoch summarisch anzugeben, damit übersehen werden kann, wie viel am Schlusse eines jeden Jahres an Chausseegeld im Wege des Abonnements überhaupt aufgekommen ist. Der aufgehobenen Abonnements ist in der Spalte zu Bemerkungen kurz zu erwähnen.

Von den übrigen Erleichterungen bei Entrichtung des Chausseegeldes ist im Jan. 1840 eine Uebersicht nach dem Muster II. zu liefern. Nur von Veränderungen gegen dieselbe, sei es durch Ab- oder Zugang, ist in den folgenden Jahren Anzeige zu machen.

I.

Nachweisung der im Bezirke des N. N. bei Entrichtung des Chausseegeldes durch Abonnements gewährten Erleichterungen für das Jahr 18

Nummer.	Bezeichnung der Kunst-straße.	Bezeichnung der Barriere.	Hebebefugniß derselben für Meilen.	Namen der Personen oder Gemeinen mit welchen Abonnements geschlossen worden.	Dieselben benutzen von der Hebestrecke der Barriere. Ruthen.	Betrag der, nach dem Abonnement jährlich zu zahlenden Abgabe. Thaler.	Dauer des Abonnements.	Angabe des Ministerial-Reskripts, wenn auf Grund eines solchen das Abonnement geschlossen worden.	Bemerkungen.

II.

Uebersicht der im Bezirke des N. N. bei Entrichtung des Chausseegeldes auf andere Weise, als durch Abonnements gewährten Erleichterungen, welche Ende Dec. 1839 bestanden.

Nummer.	Bezeichnung der Kunst-straße.	Bezeichnung der Barriere.	Hebebefugniß derselben für Meilen.	I. Namen der Personen oder Gemeinen, welchen bei Entrichtung des Chausseegeldes Erleichterung zugestanden worden. II. Erleichterungen, welche allgemein (nicht bloß bestimmten Personen oder Gemeinen) zugestanden worden.	Dieselben benutzen von der Hebestrecke der Barriere. Ruthen.	Bezeichnung der Erleichterung.	Angabe des Ministerial-Reskripts, wodurch dieselbe genehmigt worden.	Bemerkungen.

(Centralbl. des Fin. Min. 1839. S. 362 Nr. 158.)

2) Zu Nr. 3 der zusätzlichen Vorschriften.

Vergl. C. R. des K. Fin. Min. v. 17. März 1840 unter Nr. 8 (s. oben S. 297.)

3) Zu Nr. 4 der zusätzlichen Vorschriften (Vorzeigung der Chaussee-Zettel.)

Vergl. C. R. des K. Fin. Min. v. 17. März 1840 unter Nr. 9 (s. oben S. 297.)

4) Zu Nr. 5 und 6 der zusätzlichen Vorschriften. (Strafen der Chausseegeld-Uebertretungen.)

Vergl. C. R. des K. Fin. Min. v. 17. März 1840 unter Nr. 10 (s. oben S. 297.)

BB. In polizeilicher Beziehung.

Die zusätzlichen Bestimmungen sub II. ad 7 bis 20 zum Tarif v. 29. Febr. 1840 betr. die Strafen für Chaussee-Polizei-Uebertretungen.

Vergl. die Erläut. dazu unten in Abschn. VI. Kap. 2.

II.

Der Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828.

1) Ueber die theilweise fortdauernde Gültigkeit dieses Tarifs für die Privat-Chausseen und über die zu führende Einführung des neuen Tarifs v. 29. Febr. 1840 an Stelle desjenigen v. 28. April 1828 disponirt das (nachstehende) C. R. des K. Fin. Min. v. 30. April 1840 an sämmtliche K. Reg.

Der neue Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. d. J. ist zunächst nur für die Staats-Chausseen bestimmt worden, da diejenigen Korporationen, Aktien-Gesellschaften und Privatpersonen, denen die Hebungsbefugniß ausdrücklich nach einem bestimmten Tarife, und namentlich nach dem v. 28. April 1828, verliehen worden ist, sich nicht ohne Weiteres einer Abänderung dieser Befugniß zu unterwerfen haben.

Da jedoch der Unterschied zwischen dem Tarif v. 28. April 1828 (denn von diesem wird es sich in den meisten Fällen handeln) und dem gegenwärtigen nur bei einigen Sätzen besteht (A. 1 b. und c., A. 2 b. und c.), die unter nunmehrigen Verhältnissen kaum noch vorkommen werden, so ist zu erwarten, daß mehrere Berechtigte geneigt sein werden, den Tarif v. 28. April 1828 gegen den neueren zu vertauschen.

Da dies nun, im Allgemeinen sowohl, wegen der Gleichmäßigkeit des Tarifs wünschenswerth ist, als auch insbesondere rücksichtlich solcher Privat-Chausseen, auf welchen die Bestimmungen der V. v. 17. März v. J.[1]) zur Anwendung kommen, so wird, im Verfolg der C. Verf. v. 17. v. M.[2]), hiermit darauf aufmerksam gemacht, daß bei allen Privat-Chausseen auf Einführung des neuesten Chausseegeld-Tarifs hinzuwirken ist, insofern dies erlangt werden kann, ohne Entschädigungs-Ansprüche anzuregen oder irgend welche fiskalische Opfer zu bedingen.

Namentlich würde künftig die Ausdehnung der V. v. 17. März v. J., in der Regel, auf Privat-Chausseen nur dann stattfinden können, wenn die Berechtigten den Tarif v. 29. Febr. c. annehmen wollen. Daß bei neuen Verleihungen, wie früher der Tarif v. 28. April 1828, jetzt nur derjenige v. 29. Febr. d. J. die Norm abgiebt, braucht kaum noch besonders bemerkt zu werden.

(Centralbl. d. Fin. Min. 1840 S. 246 Nr. 100., Min. Bl. 1840. S. 192. Nr 320.)

2) Das C. R. des K. Fin. Min. v. 17. März 1840 bemerkt sub No. 3, daß in so weit durch den neuen Tarif v. 29. Febr. 1840 etwas Anderes nicht vorgeschrieben sei, die über die Anwendung des Tarifs v. 28. April 1828 und der zu demselben ergangenen Vorschriften erlassenen Verfügungen auch ferner zur Richtschnur dienen sollen (s. oben S. 296.)

3) Die K. O. v. 29. Febr. 1840 bestimmt, daß für die nicht zu den Staats-Chausseen gehörigen öffentlichen chaussirten Wege, für welche in Folge der K. O. v. 31. Aug. 1832 die mit dem Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 publicirten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen Gültigkeit erlangt haben, die dem neuen Tarif v. 29. Febr. 1840 unter 7 bis 23 angehängten Vorschriften an die Stelle jener Bestimmungen treten sollen. (s. oben S. 292.)

---

1) Vergl. unten unter Abschn. V.

2) Vergl. oben S. 296.

4) Der hiernach theilweise noch zur Anwendung kommende Chausseegeld-Tarif für eine Meile von 2000 Preuß. Ruthen, v. 28. April 1828 lautet dahin:

Es wird entrichtet,

I. Von Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabriolets und allem Fuhrwerke einschließlich der Schlitten, zum Fortschaffen von Personen, beladen oder unbeladen, für jedes Zugthier .... 1 Sgr. — Pf.

II. Vom Lastfuhrwerke;

A. vom beladenen:

1) vierrädrigen, für jedes Zugthier bei einer Bespannung
- a) von 4 und weniger Zugthieren .... 1 = — =
- b) = 5 oder 6 = ... 2 = — =
- c) = 7 oder mehreren = ... 3 = — =

2) zweirädrigen, für jedes Zugthier bei einer Bespannung
- a) von 1 oder 2 Zugthieren .... 1 = — =
- b) = 3 dergleichen .... 2 = — =
- c) = 4 dergleichen und mehreren .... 3 = — =

3) ist der Radbeschlag eines Lastfuhrwerks auswärts und in gerader Fläche 6 Zoll und darüber breit, auch ohne hervorstehende Nägel oder Stifte: so wird statt der Sätze 1, Lit. b. und 2, Lit. b. nur entrichtet, von jedem Zugthiere .... 1 = — =

4) von Schlitten, für jedes Zugthier, ohne Unterschied der Zahl ... 1 = — =

B. vom unbeladenen:

1) Frachtwagen für jedes Zugthier .... — = 8 =

2) gewöhnlichen Landfuhrwerke, desgleichen von Schlitten zum Fortschaffen von Lasten, für jedes Zugthier .... — = 4 =

III. von ledigen Pferden und Maulthieren mit oder ohne Reiter oder Last, von jedem .... — = 4 =

IV. von Ochsen, Kühen und Eseln, vom Stück .... — = 2 =

V. von Kälbern, Rindern, Fohlen, Ziegen, Schaafen, Lämmern und Schweinen wird, wenn deren weniger als 5 Stück sind, nichts entrichtet, von 5 Stück und mehr aber für jede 5 Stück .... — = 2 =

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Ein Lastfuhrwerk wird für beladen angenommen, wenn außer den Zubehörungen desselben und Futter für höchstens 3 Tage an andern Gegenständen, mehr als die Ladung eines Schubkarrens, nämlich 2 Centner, sich auf demselben befindet;

2) zur Bespannung eines Fuhrwerks werden alle dabei befindliche Pferde rc. (auch der Vorspann) gerechnet, welche nicht augenscheinlich eine andere Bestimmung haben. Dagegen soll an solchen Stellen, wo durch ausgehängte Tafeln bemerklich gemacht ist, daß wegen der steilen Ansteigung, Vorspann zu nehmen sei, wegen dieses Vorspannes keine Erhöhung der Tarifsätze eintreten;

3) von Lastwagen oder Karren, deren Radbeschläge weniger als 2 Zoll breit sind, imgleichen von solchen, deren Radbeschläge zwar eine größere Breite, aber in der äußern Seite eine gebogene Fläche oder hervorstehende Kopfnägel oder Stifte haben, sollen die Sätze des Tarifs doppelt entrichtet werden. Jedoch soll diese Bestimmung bei dem gewöhnlichen Landfuhrwerke erst mit dem 1. Jan. 1830, in Wirksamkeit treten[1]).

4) Lastfuhrwerke sollen nicht breiter als höchstens 10 Fuß geladen werden[2]).

Befreiungen.

Chausseegeld wird nicht erhoben:

1) von Pferden und Maulthieren, welche den Hofhaltungen des K. Hauses, imgleichen den K. Gestüten angehören;

2) vom Armeefuhrwerke und von Fuhrwerken und Thieren, welche Militair auf dem Marsche bei sich führt, desgl. von Offizieren zu Pferde im Dienst und in Dienstuniform;

3) von öffentlichen Beamten auf Dienstreisen, innerhalb ihrer Geschäftsbezirke, wenn sie sich durch Freikarten des Fin. Min. legitimiren, auch von Pfarrern, bei Amtsverrichtungen innerhalb ihrer Parochien;

---

[1]) Vergl. indeß die V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen. (s. unten im Abschn. V.)

[2]) Diese Bestimmung ist modificirt durch den §. 10 der V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen. (s. unten im Abschn. V.)

4) von öffentlichen Kouriers, imgleichen von ordinairen Reit-, Kariol-, Fahr- und Schnellposten, und den dazu gehörenden Beiwagen und ledig zurückgehenden Postpferden;
5) von Transporten, die für unmittelbare Rechnung der Reg. geschehen, auf Vorzeigung von Freipässen, imgleichen von Vorspann und Lieferungs-Fuhren auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch den Fuhrbefehl ausweisen;
6) von Feuerlöschungs-, Kreis- und Gemeine-Hülfsfuhren, imgleichen von Armen- und Arrestanten-Fuhren;
7) von Düngerfuhren überhaupt; von andern Wirthschaftsfuhren, einschließlich derjenigen zur Anfuhr der Bau- und Brennmaterialien, in soweit letztere mit eigenem Gespann geleistet werden; imgleichen von Wirthschaftsvieh der Ackerwirthe, jedoch nur innerhalb der Gemeine-Grenzen und innerhalb der Feldmark, worin die von ihnen bewirthschafteten Grundstücke liegen;
8) von Kirchen- und Leichenfuhren innerhalb der Parochie;
9) von allem mit Chaussee-Baumaterialien beladenen Fuhrwerk.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, sich der Entrichtung der Chaussee-Abgaben auf irgend eine Weise zu entziehen, erlegt außer den verkürzten Gefällen, deren vierfachen Betrag, mindestens aber einen Thaler als Strafe;
2) wer Pferde 2c., welche zum Angespann eines, der Abgabe unterworfenen Fuhrwerks gehören, vor einer Hebestelle davon trennt und als ledige Pferde 2c. angiebt, begeht eine Defraudation;
3) wer eine Hebestelle in einer Richtung, in welcher Chausseegeld zu erlegen ist, mit Fuhrwerk oder Thieren passirt, muß bei derselben anhalten, auch wenn er von der Abgabe frei ist.

Ausgenommen hiervon sind Postillions, die Preuß. Postfuhrwerke und Postpferde führen;
4) wer eigenmächtig einen Schlagbaum öffnet, zahlt eine Strafe von Drei Thalern;
5) wo Chausseezettel gereicht werden, sind solche anzunehmen, und bei der zunächst folgenden Hebestelle abzugeben, widrigenfalls hier die Abgabe für die früher passirte Hebestelle noch einmal entrichtet werden muß;
6) Wagen, welche sich begegnen, müssen sich, nach der rechten Seite hin, halb ausweichen;

von zwei Wagen, die sich einholen, muß der vordere nach der linken Seite so weit ausbiegen, daß der nachfolgende Wagen zur rechten Seite mit halber Spur vorbeifahren kann;
7) Jedermann muß den Posten, auf den Stoß in's Horn, ausweichen, bei Vermeidung einer Strafe von 5 bis 50 Rthlr.;
8) Holz, Pflüge, Eggen und ähnliche Gegenstände dürfen auf Chausseen nicht geschleppt werden;
9) wer um zu Hemmen, Räder am Umdrehen völlig hindern will, darf sich dazu nur der Hemmschuhe mit ebener Unterfläche bedienen;
10) Vieh auf den Chausseen und in den Chausseegräben zu füttern, oder anzubinden, imgleichen auf den Banquetts oder in den Gräben zu fahren, zu reiten, Vieh zu treiben, laufen oder weiden zu lassen, ist verboten;
11) die Fahrbahn darf nicht durch Anhalten, oder auf irgend eine andere Weise gesperrt werden.

Auch dürfen weder auf die Fahrbahn noch auf den Banquetts und in den Gräben Gegenstände niedergelegt, oder abgeworfen werden und liegen bleiben.

Das nämliche gilt von den Brücken, auf welchen auch nicht schnell gefahren werden darf.

Auch darf kein Fuhrmann sich weiter als 5 Schritte von seinem Fuhrwerke entfernen, ohne die Pferde abzusträngen und fest zu binden;
12) innerhalb 2 Fuß vom Grabenrande darf nicht geackert werden;
13) wer den Chausseen und dazu gehörenden Gebäuden, Vorrichtungen, als Meilenzeigern, Tafeln, Schlagbäumen, Prellpfählen, imgleichen den Pflanzungen 2c. 2c. Schaden zufügt, muß außer dem Schadenersatze, eine Strafe von 1 bis 10 Thalern erlegen;
14) Beschädigungen der Chausseebäume werden, wenn die allgemeinen Gesetze keine härtere Strafe bestimmen, mit 5 Rthlr. für jeden durch Verschulden beschädigten Baum bestraft;
15) wo für die Uebertretung vorstehender Vorschriften und Verbote besondere Strafen nicht bestimmt sind, da tritt für jeden einzelnen Fall, eine Geldstrafe von einem Thaler ein;

16) Widersetzlichkeiten gegen Beamte, wozu auch die Pächter der Chaussee-Gefälle zu zählen sind, werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Unsichere, oder ungekannte Uebertreter sollen zur Haft gebracht, und an die zuständigen Polizeibehörden abgeliefert werden.

Gegeben Berlin, den 28. April 1828.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

(G. S. 1828 S. 65.) v. Schuckmann. v. Motz.

Zur Ergänzung und Erläuterung des vorstehenden Tarifs nebst zusätzlichen Bestimmungen sind ergangen:

a) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 29. Sept. 1828 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Posen und Stralsund. Abänderung der Chausseegeld-Tariftafeln auf den Hebestellen.

Der K. Reg. wird die (sub Lit. a.) abschriftlich anliegend, Seitens des K. Fin. Min. hierher mitgetheilte C. Verf. an die Prov. Steuer-Direktionen, v. 23. v. M., wegen Abänderung der Chausseegeld-Tariftafeln auf den Hebestellen, in Folge des neuen Tarifs v. 28. April d. J., zur Nachricht, mit dem Bemerken zugefertigt, daß das Min. des Inn. mit den darnach getroffenen Anordnungen einverstanden ist. Was die Kosten dieser Veränderungen im dortigen Reg. Bez. betrifft, so können solche aus dem Chaussee-Unterhaltungs-Fonds der K. Reg. entnommen werden. Das K. Fin. Min. wird zu dem Ende ersucht werden, die Prov. Steuer-Direktion anzuweisen, sich dieserhalb mit der K. Reg. zu vernehmen.

Anl. a.

Im Verfolg der Verf. v. 3. d. werden Ew. 2c. hierdurch benachrichtigt, daß der Druck der Chausseegeldtarifs, welche in den Expeditionsstuben ausgehängt werden sollen, hier bewirkt und Ihnen die erforderliche Anzahl Exemplare übersandt werden wird. Diese gedruckten Exemplare werden den Allerhöchsten Orts vollzogenen Tarif v. 28. April c., nebst den dazu gehörigen Befreiungs- und Straf-Bestimmungen, vollständig, ohne irgend eine Abänderung, enthalten. Es ist aber nicht nothwendig, daß diese Bestimmungen auf die, vor den Expeditionsstellen auszustellende hölzerne Tafel übernommen werden, wodurch solche eine ganz unangemessene Größe erhalten müßte. Die bei jeder Hebestelle auszustellende, oder, wie gewöhnlich, am Hause außerhalb anzuheftende Tafel soll dagegen nur enthalten:

a) den Namen der Hebestelle;
b) die Meilenzahl, für welche in beiden Richtungen erhoben wird;
c) die Sätze, welche in jeder Richtung zu erheben sind;
d) von den zusätzlichen Bestimmungen nur diejenigen, welche für die örtlichen Verhältnisse der Hebestelle passen.

Damit überall eine Gleichförmigkeit statt finde, wird (sub b.) anliegend ein Muster mitgetheilt, wonach die Tafeln einzurichten sind. Die Schrift muß so groß sein, daß sie in einiger Entfernung vollkommen leserlich ist. Es spricht von selbst, daß wenn in den verschiedenen Richtungen die Zahlungssätze gleich sind, es der zwiefachen Kolonnen nicht bedarf.

Eine Neuanschaffung wird hiernach wohl nur in einzelnen Fällen nothwendig werden, und die hin und wieder an den Barrieren aufgestellten zweiten Tafeln fallen ganz weg. Die Kosten sind beim K. Min. des Inn. zu liquidiren. Berlin, den 23. Aug. 1828.

Der General-Direktor der Steuern.

Maaßen.

Anl. b.

Hebestelle bei Dahlwitz.

Es wird an Chausseegeld entrichtet:

	bis Tasdorf. für 1½ Meile.		bis Friedrichsfelde. für 1 Meile.	
	sgr.	pf.	sgr.	pf.
I. Von Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabriolets und allem Fuhrwerk, einschließlich der Schlitten, zum Fortschaffen von Personen, beladen oder unbeladen, für jedes Zugthier	1	6	1	
II. Vom Lastfuhrwerke				
2c. 2c. 2c.				

Zusätzliche Bestimmungen.

Anmerkung. Der Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 nebst den dazu gehörigen Bestimmungen wegen Befreiungen vom Chausseegelde, und den Strafbestimmungen, ist in der Amtsstube des Einnehmers zur Einsicht ausgehängt. (A. XII. 654.—3. 34.)

b) Zu dem Abschnitte von den »Befreiungen.«

α) Zu Nr. 2.

C. Verf. der K. Reg. zu Aachen v. 12. Juni 1835 an sämmtl. K. Landräthe. Befreiung der etatsmäßigen Dienstpferde der Offiziere und Militairbeamten von der Entrichtung der Chaussee-, Damm-, Brücken- und Fährgelder.

Anbei erhalten Sie Abschrift eines Auszuges aus dem von dem K. Kriegs-Min. unterm 23. März d. J. erlassenen R. (Anl. a.), die Befreiung der etatsmäßigen Dienstpferde der Offiziere und Militairbeamten von der Entrichtung von Chaussee-, Damm-, Brücken- und Fährgeldern betr., zur Nachricht und Beachtung.

Anl. a.

Auszug.

5. Zur Hebung der Zweifel, welche darüber obgewaltet haben, wieweit sich für die Dienstpferde der Offiziere und Militairbeamten die Befreiung von Entrichtung der Chaussee-, Damm-, Brücken- und Fährgelder im Frieden erstrecke, hat das K. Fin. Min. sich mit folgenden Festsetzungen einverstanden erklärt:

1) Nach der Bestimmung zu 2 der Befreiungen im Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 gebührt die Chausseefreiheit:

a) den Offizieren und den in der Kategorie der Offiziere stehenden Militairbeamten zu Pferde, im Dienst und in Uniform für die bei sich habenden Dienstpferde, wenn sie auch nur mündlich die Versicherung geben, daß sie im K. Dienste sind (wohin auch Versetzungs-Reisen gehören);

b) denselben für diejenigen Dienstpferde, welche sie behufs dienstlicher Zwecke (mithin auch bei Versetzungen) mit Kommando's oder einzeln mit Führern gehen lassen, wenn die Führer, es mögen dieselben bewaffnet sein oder nicht, sich als dazu beauftragt ausweisen, die geführten Pferde als **etatsmäßige Dienstpferde** an den Ort ihrer dienstlichen Bestimmung zu bringen.

2) In den Fällen ad b. wird der Nachweis geführt, durch die von den Reg. ertheilten Marschrouten, auf Grund welcher, auch ohne spezielle Erwähnung der Befugniß zur Chausseefreiheit, soviel Dienstpferde die Chaussee frei passiren, als darin zum Rations-Empfange berechtigt aufgeführt sind, in Ermangelung solcher Marschrouten aber durch offene Ordres, ausgestellt von einer oberen Militairbehörde bis zum Kommandeur eines Regiments oder einzeln stehenden, selbstständigen Truppentheils, (eines Bataillons, einer Eskadron oder Artillerie-Kompagnie), in welchen jedoch ausdrücklich bemerkt sein muß, daß die Pferde, als zur Zahl der etatsmäßig zum Rations-Empfange berechtigten gehörig, die Chaussee frei zu passiren haben.

3) Auf Dienst- oder Versetzungs-Reisen, welche Offiziere oder Militairbeamte zu Wagen machen, hat diese Befreiung nicht Anwendung, vielmehr müssen dafür, (mit Ausnahme der Vorspann-Fuhren, welche nach dem Tarif v. 28. April 1828 befreit sind), die Chaussee-Gelder nach wie vor entrichtet werden. In welchen Fällen die zur Extrapost berechtigten Militairpersonen dafür die wirklichen Auslagen bei der Berechnung der Extrapostkosten mit zur Liquidation bringen können, besagen die Bestimmungen über Dienst- und Versetzungs-Reisen.

4) Von der Entrichtung des Damm-, Brücken- und Fährgeldes sind die Dienstpferde der Offiziere und der in der Kategorie der Offiziere stehenden Militairbeamten an denjenigen Passagen ebenfalls befreit, welche das Militair, nach den daselbst geltenden Tarifs, frei zu passiren berechtigt ist.

Berlin, den 23. März 1835.

Kriegs-Ministerium. v. **Witzleben.**

(A. XIX. 273.—1. 196.)

β) Zu Nr. 3.

Bekanntmachung des K. Provinzial-Steuer-Direktorats in Breslau, v. 3. Dec. 1829, betr. den Gebrauch der Chausseegeld-Freikarten.

Die Chausseegeld-Erheber sind mit Hinweisung auf die Bestimmung, daß die Inhaber von Chausseegeld-Freikarten nur dann, wenn sie die Freikarte bei sich führen, und vorzeigen, auf die Befreiung von Zahlung des Chausseegeldes Anspruch haben, neuerdings

angewiesen worden, sich nicht nur jederzeit die Freikarte vorzeigen zu lassen, um nachzusehen, ob dieselbe auf ihre Hebestelle spricht; sondern auch sich zu überzeugen, daß der rechtmäßige Inhaber der Freikarte sich im Wagen befindet, und wenn letzteres nicht der Fall ist, sowohl das Chausseegeld, wie sich von selbst versteht, einzuziehen, als auch die Freikarte an sich zu behalten, und an das ihnen vorgesetzte Haupt-Amt einzuschicken.

Zur Nachricht für die Inhaber von Chausseegeld-Freikarten bringe ich dieses hiermit zur öffentl. Kenntniß. (A. XIII. 799.—4. 22.)

γ) Zu Nr. 7.

αα) K. O. v. 19. Juni 1836, eine Deklaration der Bestimmung zu 7. der Befreiungen des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April 1828 enthaltend [1]).

Zur Erledigung der Zweifel, welche nach Ihrer Anzeige v. 6. v. M. über die Auslegung der Bestimmung zu 7 der Befreiungen vom Chausseegelde in dem Tarif v. 28. April 1828 erhoben worden sind, verordne Ich, unter Aufhebung dieser Bestimmung in ihrer gegenwärtigen Fassung, auf Ihren Antrag an deren Stelle Folgendes:

Chausseegeld wird nicht erhoben:

7. a) bei allen Hebestellen von Fuhren mit thierischem Dünger;
   b) bei den Hebestellen in der Gemeine- oder Guts-Feldmark und bei den Hebestellen in der Feldmark, wo die bewirthschafteten Grundstücke oder Weiden liegen, von Wirthschaftsvieh und von Bestellungs- und Ernte-Fuhren, einschließlich der Fuhren mit Asche, Gyps, Kalk u. s. w. zur Düngung;
   c) bei den Hebestellen in der Gemeine- oder Guts-Feldmark von Fuhren mit Baumaterialien zum eigenen Bedarf und mit Brennmaterialien zum eigenen Heizungs- und gewöhnlichen landwirthschaftlichen Bedarf, einschließlich desjenigen für die mit der Landwirthschaft verbundenen Brau- und Brennereien, insofern diese Bau- und Brennmaterialien-Fuhren mit eigenem Gespanne oder durch Frohndienste verrichtet werden.

Ich trage Ihnen, dem Chef des Fin. Min., auf, hiernach das Erforderliche zu verfügen und diese Bestimmung durch die G. S. bekannt zu machen.

Berlin, den 19. Juni 1836.

Friedrich Wilhelm.

(G. S. 1836 S. 201.)

ββ) Bekanntmachung der K. Reg. zu Breslau, v. 24. Febr. 1832, betr. die Chausseegeld-Ermäßigungs-Atteste für Frohnfuhren.

Es sind darüber Zweifel entstanden, ob und in wie weit die herrschaftlichen Chausseegeld-Ermäßigungs-Atteste da, wo solche Anwendung finden, auch bezüglich der Frohnfuhren, benutzt werden dürfen?

Im Einverständniß mit der K. Prov. Steuer-Direktion sollen nun zwar, wenn die zu einer Chausseegeld-Ermäßigung berechtigten Dominien ihre ländlichen Erzeugnisse oder Bedürfnisse durch Robothfuhren an- oder abfahren lassen, diese eben so, wie eigene Wirthschaftsfuhren, bei der Chausseegeld-Entrichtung behandelt und resp. begünstigt werden. Zur Vermeidung der Mißbräuche und Weiterungen mit den Chaussee-Erhebern wird jedoch hierdurch festgesetzt: daß, wenn die Dominien den Robothleuten dazu ihre eigene Legitimations-Atteste mitgeben, sie den letzteren auch jedesmal noch eine Bescheinigung beifügen müssen: daß, und wie viel Fuhren, der Präsentant des Attestes darauf für die Herrschaft wirklich abzuleisten habe.

Hierauf werden die sämmtl. K. landräthlichen Aemter unseres Reg. Bez. sowohl, als die interessirenden Dominien, aufmerksam gemacht, und zur gehörigen Befolgung dieser Vorschrift angewiesen. (A. XVI. 62.—1. 18.)

c) Zu den Strafbestimmungen [2]).

α) Zu Nr. 2.

K. O. v. 27. Mai 1830, wodurch der §. 2 der Straf-Bestimmung zum Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 ergänzt wird.

Da der §. 2 der Strafbestimmung zum Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 nach Ihrem Berichte v. 19. Mai c. zu der irrigen Meinung Anlaß gegeben hat, daß es erlaubt sei, sich auf Chaussee vorgelegter Gespanne ohne Entrichtung des Chausseegeldes zu bedie-

---

[1]) Hierdurch beseitiget sich das Publik. des Prov. Steuerdir. v. Westpreußen v. 7. Febr. 1829. (A. XIII. 31.—1. 28.)

[2]) Vergl. die Vorbemerkung zum Abschn. VI. Kap. 1. (von den Chausseegeld-Uebertretungen), s. unten.

nen, in sofern ein solcher Vorspann nur die Chaussee-Hebestelle nicht passire, so will Ich zur Berichtigung dieses Irrthums jene Strafbestimmung nach Ihrem Antrage dahin ergänzen,

daß, wer eine Chaussee mit stärkerer Bespannung befahren hat, als mit welcher er die nächste Chaussee-Hebestelle passirt, bei Vermeidung der Defraudations-Strafe verpflichtet sein soll, dieses bei derselben anzuzeigen, und das volle tarifmäßige Chausseegeld (jedoch mit Wegfall der Steigerung des Satzes in dem im §. 2 der zusätzlichen Bestimmung des Tarifs ausgenommenen Falle) von der Gesammtzahl des gebrauchten Gespanns zu entrichten. Berlin, den 27. Mai 1830.

Friedrich Wilhelm.

(G. S. 1830 S. 107.)

β) Zu Nr. 5.

K. O. v. 23. April 1835, wonach die Führer von Frachtfuhrwerken verpflichtet sind, die empfangenen Chausseezettel den Steuer-Aufsichtsbeamten und Wegewärtern auf Erfordern vorzuzeigen.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Ber. v. 13. April d. J. bestimme Ich, daß die Führer von Frachtfuhrwerken die empfangenen Chausseezettel nicht nur, wie es die Strafbestimmung Nr. 5 zum Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 vorschreibt, an die nächste Hebestelle abzugeben, sondern auch bei Vermeidung einer Strafe von 10 Sgr. bis zu 1 Rthlr. den Steuer-Aufsichtsbeamten und Wegewärtern auf Erfordern unterweges vorzuzeigen verpflichtet sein sollen; sie dürfen aber hierdurch an der Fortsetzung ihrer Fahrt bis zur nächsten Hebestelle nicht gehindert werden. Diese Bestimmung ist durch die G. S. bekannt zu machen. Berlin, den 23. April 1835.

Friedrich Wilhelm.

(G. S. 1835 S. 68.)

γ) Zu Nr. 6. bis 16.

Die Vorschriften unter Nr. 6 bis 16 der Strafbestimmungen zum Tarif v. 1828, welche die Chaussee-Polizei-Uebertretungen betreffen, sind vollständig beseitiget, da nach der K. O. v. 29. Febr. 1840 (s. oben S. 291.) die Vorschriften unter Nr. 7 bis 23 der zusätzlichen Bestimmungen des Tarifs v. 1840 sowohl für die Staats-Chausseen, als auch für alle sonstigen öffentl. chaussirten Wege, an deren Stelle getreten sind. Deshalb werden die zu den Strafbestimmungen Nr. 6 bis 16 des Tarifs v. 1828 ergangenen ministeriellen Erläuterungen hier nicht mitgetheilt; es wird derselben indeß unten in Abschn. VI. Kap. 2. (von den Chausseepolizei-Uebertretungen) in sofern gedacht werden, als sie zum Verständniß der entsprechenden zusätzlichen Vorschriften zum Tarif v. 1840 dienen.

III.

Einführung der Wegegeld-Tarife auf den Bezirks- und Provinzial-Straßen.

1) K. O. v. 11. April 1838, wegen Einführung der Wegegeld-Erhebung auf den Bezirksstraßen des linken Rheinufers.

Unter den in Ihrem Ber. v. 9. d. M. angezeigten Umständen will Ich, nach dem von Ihnen unterstützten Antrage des fünften Rheinischen Landtags, die Einführung der Wegegeld-Erhebung auf den gebauten Bezirksstraßen des Westrheinischen Landestheils genehmigen und gestatten, daß der unterm 28. April 1828 für die Staats-Chausseen publicirte Tarif nebst den dazu gehörigen zusätzlichen Bestimmungen, Befreiungen und Straf-Bestimmungen, desgleichen die späteren durch die G. S. bekannt gemachten Erläuterungen und Zusätze zu demselben, dabei in Anwendung kommen, auch bei der Einrichtung und Verwaltung der Hebung diejenigen Vorschriften maaßgebend sein sollen, welche für die Verwaltung der Chausseegeld-Einnahme von den Staats-Straßen bestehen. Namentlich ist diese Abgabe nach Meiner O. v. 31. Jan. 1819 nur für Strecken anzuordnen, welche wenigstens eine Meile lang im Zusammenhange ausgebaut sind.

Sie haben hiernach das Weitere zur Ausführung dieser Maaßregel zu veranlassen und den Ober-Präsidenten der Rhein-Provinz zu ermächtigen, mit Rücksicht auf die erforderliche Vorbereitung den Zeitpunkt, von welchem ab die Hebung eintreten wird, zu bestimmen

und durch die Amtsbl. der Rhein. Reg. bekannt zu machen, gegenw. O. aber durch die G. S. zu publiciren. Berlin, den 11. April 1838.

An Friedrich Wilhelm.
den Staats- u. Fin. Min. Gr. v. Alvensleben.
(G. S. 1839 S. 17.)

2) Allerh. Erlaß v. 16. Nov. 1850, betr. die Einführung der Wegegeld-Erhebung auf den ausgebauten Provinzial-Straßen des Herzogthums Westphalen nach dem für die Staats-Straßen geltenden Chausseegeld-Tarife.

Auf Ihren Ber. v. 28. Okt. d. J. will Ich die Einführung der Wegegeld-Erhebung auf den ausgebauten Provinzial-Straßen des Herzogthums Westphalen, auf welchen dieselbe nicht schon eingeführt ist, genehmigen und gestatten, daß hierbei der für die Staats-Chausseen geltende jedesmalige Chausseegeld-Tarif, nebst den dazu gehörigen zusätzlichen Bestimmungen, Befreiungen und polizeilichen Straf-Bestimmungen, in Anwendung gebracht werde. Bei der Einrichtung und Verwaltung der Hebungen sind diejenigen Vorschriften, welche für die Verwaltung der Wegegeld-Einnahme von den Staats-Straßen bestehen, zu befolgen; namentlich ist die Abgabe nur für Strecken anzuordnen, welche entweder für sich oder im Zusammenhange mit andern, bereits chaussirten Straßen wenigstens Eine Meile lang ausgebaut sind. Der Ober-Präsident der Provinz Westphalen ist ermächtigt, für jede Provinzial-Straße den Zeitpunkt, von welchem ab die Hebung eintreten soll, zu bestimmen und durch das Amtsbl. der Reg. zu Arnsberg zu veröffentlichen. Der gegenwärtige Erlaß ist durch die G. S. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Potsdam, den 16. Nov. 1850.

Friedrich Wilhelm.
An v. d. Heydt. v. Rabe.
den Min. für H., G. u. öffentl. A. u. den Fin. Min.
(G. S. 1851 S. 1.)

Zweites Kapitel.

Von dem Ressort und den Verwaltungs-Grundsätzen bezüglich der Chaussee-Gefälle [1]).

1) Der Tarif v. 29. Febr. 1840 zur Erhebung des Chausseegeldes bestimmt unter Nr. 1 der zusätzlichen Vorschriften:

Die Einrichtung der Chausseegeld-Hebestellen, sowie die Bestimmung des, als Hebestrecke einer jeden, zu betrachtenden Theils der Chaussee und des hiernach jeder Stelle beizulegenden Hebesatzes liegt dem Fin. Min. ob. (G. S. 1840 S. 97.)

2) Ueber das Ressort der Provinzial-Steuer-Direktoren und der Regierungen in den Chaussee-Gefälle-Angelegenheiten, vergl. die Bau-Polizei S. 81—83.

3) C. R. des K. Gen. Direktors der Steuern (Maaßen) v. 8. April 1828 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Direktionen, betr. die Grundsätze bei der Verw. der Chausseegefälle.

Da bemerkt worden, daß bei der Verw. der Chausseegefälle nicht von allen Behörden bisher nach gleichen Grundsätzen verfahren ist, so wird für die künftige Behandlung dieser Angelegenheit folgendes bestimmt:

Wenn neue Chausseen angelegt werden, so wird die den Bau leitende K. Reg. mit der, die Chausseegefälle administrirenden Provinzial-Behörde über die Abgrenzung der Hebestrecken und die Anlegung der Empfangshäuser vorher kommuniciren, und dadurch die Ministerial-Bestimmung vorbereiten. Dabei dient zur Richtschnur, daß die Hebestrecken in der Regel eine Meile lang sein sollen.

Nur besondere Ortsverhältnisse können längere Hebestrecken von $1\frac{1}{2}$, höchstens 2 Meilen motiviren, längere als zweimeilige Hebestrecken sind durchaus unstatthaft und auch da, wo sie vorhanden sind, zu beseitigen. Es kommen auf den schon vorhandenen Chausseen nicht selten Hebestellen vor, wo die Abgabe für $\frac{3}{4}$, $1\frac{1}{4}$, $1\frac{3}{4}$ ꝛc. Meilen erhoben wird. Dies muß demnach abgestellt, und auf eine andere Abgrenzung der Chausseestrecken Bedacht genommen werden.

Wenn eine Chaussee endigt oder ausläuft, ist eine überschießende Länge der Chaussee von weniger als 500 Ruthen, nicht zu beachten, von 500 und mehr aber, für eine halbe Meile zu rechnen.

---

[1]) Vergl. Abschn. I. (von der oberen Verwalt. des Chaussee-Wesens) oben S. 170. ff.

Die Empfangsstellen müssen auf den zweckmäßigsten Punkten angelegt werden, wo die größeste Frequenz ist, und wo die Empfangsstellen am wenigsten umfahren werden können. Wo es angeht, sind dieselben mit Steuer-Etablissements, Ansagestellen und Thorschreiberei zu verbinden. Der Verbindung mit letztern sind die Lokal-Behörden häufig entgegen, weil dadurch die Einwohner bei dem Besuche der nächsten Umgebungen des Wohnorts stark betroffen werden.

Dies ist auch ein unverkennbarer Uebelstand, auf dessen Beseitigung in solchen Fällen Bedacht genommen werden muß, und der namentlich bei einträglicher Hebung wohl die Erbauung eigner Hebestellen in einiger Entfernung von dem Orte motiviren kann. Dabei ist jedoch den häufig sehr weit gehenden Verlangen der Orts-Behörden nicht zu viel nachzugeben. In dieser Hinsicht zu machende Vorschläge sind mit Handzeichnungen zu begleiten.

Bei der Anlegung neuer Chausseen wird auf die Erbauung besonderer Hebungsstellen, wo dies nicht durch Kombinationen mit andern Etablissements vermieden werden kann, Bedacht genommen werden.

Eventuell muß die Steuer-Verw. bei der betr. Reg. darauf dringen, daß diese Baue zugleich mit der Chaussee veranschlagt werden.

Auf den schon vorhandenen Chausseen, wo besondere Empfangshäuser fehlen, und von deren Erbauung ein verhältnißmäßiger Mehrertrag zu erwarten ist, wird auf die deshalb zu machenden Anträge auf deren successive Herstellung vom Fin. Min. Bedacht genommen werden. Durch die möglichste Beschränkung der Kosten und des Raumes wird dieser Zweck beschleunigt werden. In der Regel wird der Bauplan nur auf eine Wohnung für die Empfänger zu richten sein. Doch kann bei isolirt liegenden Hebestellen es zur Sicherheit der Kasse rathsam sein, noch für einen Chausseewärter oder Zoll-Aufseher eine Wohnung im Empfangshause zu bereiten.

Bei besonders einträglichen und deshalb auch künftig zur Verpachtung geeigneten Empfangsstellen kann, wenn dadurch ein beträchtlich höheres Pachtgebot zu erreichen ist, bei der Erbauung eines Empfangshauses auch auf den Raum zum Betriebe einer Schank- oder Gastwirthschaft Bedacht genommen werden. Dies gehört indessen zu den Ausnahmen.

In den ältern Chausseehäusern ist gewöhnlich eine besondere Expeditionsstube neben einer Wohnstube vorhanden. Die Erfahrung lehrt aber, daß dessen ungeachtet, zumal im Winter die Familie des Empfängers mit in der Expeditionsstube wohnt. Es genügt daher eine größere Stube, in welcher das Expeditions-Lokal durch Vergitterung abgesondert werden kann, und daneben für Krankheitsfälle ein kleines heizbares Lokal; außerdem eine Küche und Kammer, und allenfalls noch eine Bodenkammer.

In der Regel ist die wohlfeilste Bauart in holzreichen Gegenden von Fachwerk zu wählen, die nicht hindert, dennoch dem Aeußern des Gebäudes eine gewisse Zierlichkeit zu geben.

Zur Erbauung der Empfangsstellen sind besonders solche Punkte auszusuchen, wo die gewöhnlich kostbare Grabung von Brunnen vermieden werden kann. Nothwendige Ställe können, wenn dadurch beträchtlich an Kosten gespart wird, zwar an die Hinterseite des Hauses angebaut werden, doch muß dann der Stand des Viehes durch einen an der Wand des Hauses anzubringenden Futtergang von dem letztern abgesondert werden. Gereicht der Anbau nicht zur Kosten-Ersparung: so ist ein besonderer Bau vorzuziehen.

Die Unterhaltung der bereits vorhandenen und künftig zu erbauenden Empfangshäuser, einschließlich der Inventarienstücke an Schlagbäumen und Tariftafeln, wird von der Bau-Verwaltung bewirkt.

Die Chausseeabgabe wird in der Regel pränumerando erhoben. Die Chausseehäuser müssen daher an den Anfangspunkten oder Hebestrecken angelegt werden. Es ist indessen nicht nothwendig, daß dieselben genau auf dem Grenzpunkte der Hebestrecken liegen, wenn sie nur nicht zu weit davon entfernt sind.

Es sind indessen manche Chausseehäuser so weit entfernt, von den Anfangspunkten der Chaussee angelegt, daß der Grundsatz der Vorauserhebung wenigstens bei der ersten Stelle, nicht anwendbar ist. Hier bleibt nichts übrig, als hier eine Nacherhebung für die zurückgelegte Strecke und eine Vorauserhebung bis zur zweiten Hebestelle anzuordnen, so daß wenigstens bei der zweiten und den folgenden Hebestellen die Vorauserhebung in gewöhnlicher Art Statt finden kann.

Die Distanz zwischen zwei beträchtlicheren Städten, bildet eine Hebungs-Kombination, so daß die Zettelkontrole durch dessen Abgabe bei der letzten Hebestelle geendigt wird, und der etwa in der Stadt verweilende Reisende nicht nöthig hat, den Chausseezettel für die folgende Hebestelle aufzubewahren.

Bei Verpachtungen sollen nur die einzelnen Hebestellen ausgeboten, und an einzelne Personen überlassen, Zusammenpachtungen mehrerer Stellen gewissermaßen an einen General-Pächter, der After-Pächter oder Verwalter hält, aber nicht zugelassen werden. Zur

Regel sind Verpachtungen jedoch nicht zu machen, indem die Verpachtung der Chaussee-stellen bisher zwar einen größern Ertrag, aber auch viel Beschwerden hervorgebracht hat, und der Steuerverwaltung ein ungleich größeres und geübteres Kontroll-Personal, als der bisherigen Verwaltung zu Gebote steht. Es wird daher, ohne jedoch die Verpachtung ganz auszuschließen, in der Regel die Administration vor der erstern den Vorzug verdienen, zumal die letztere Gelegenheit giebt, in dem Steuerdienste unbrauchbar gewordene, doch zuverlässige Beamte zur Erleichterung des Pensions-Fonds noch beizubehalten; dies darf jedoch erst geschehen, nachdem zuvor die auf Wartegeld stehenden vormaligen Chaussee-geldempfänger wieder untergebracht sind.

Die Kontrole der Steuerbeamten ist nicht blos auf die Revision der Empfangstellen zu beschränken, sondern dieselbe muß sich auch darauf erstrecken, daß weder zuviel noch zu wenig erhoben wird. Dergl. kontrolirende Beamte müssen sich daher die erhaltenen Chaussee-zettel zuweilen von den Vecturanten vorzeigen lassen. Es ist denselben aber strenge einzu-schärfen, daß sie in Kutschen oder zu Pferde Reisende, nicht auf der Straße anhalten, son-dern von ihnen die Vorzeigung der Zettel nur dann verlangen, wenn sie sonst anhalten.

Sollte die bisherige Erfahrung, wie einzelne Beschwerden vermuthen lassen, Abän-derungen der bisherigen Instruktion für die Erheber der Chausseegelder wünschen lassen, so wird motivirten Anträgen entgegen gesehen. (A. XII. 320—2. 31.)

4) Dienst-Anweisung des K. Fin. Min. v. 16. Jan. 1834 für die Chaus-seegeld-Empfänger (s. in der Bau-Polizei, S. 194—202).

5) C. R. des K. Gen. Dir. der Steuern v. 26. Mai 1839 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Dir. und die K. Reg. zu Potsdam und Frankfurt. Verschreibung der Stempel und Typen für Chausseegeld-Hebestellen.

Ew. ꝛc. ꝛc. werden (Die K. Reg. wird) veranlaßt, die, für bereits bestehende Chaus-seegeld-Hebestellen nöthigen Stempel nebst Typen und anderem Zubehör von jetzt an unmittelbar von dem Haupt-Stempel-Magazin hierselbst zu verschreiben.

Die Unbrauchbarkeit der Gegenstände der bezeichneten Art, an deren Stelle neue in Gebrauch genommen werden sollen, muß jedesmal vollständig festgestellt sein, bevor die Uebersendung der letztern veranlaßt wird.

Kommt es auf Benennung neu errichteter oder auf Aenderungen in der Benennung bereits bestehender Hebestellen an, so ist auch künftig hierher zu berichten.

(Centralbl. des Fin. Min. 1839 S. 183 Nr. 106.)

6) Ueber die Verw. der Fonds aus den Revenüen der Grasnutzungen und der Weidenpflanzungen in den Chausseegräben und auf den Böschun-gen, vergl. Bau-Polizei S. 182—158 und Suppl. dazu S. 47—51.

Drittes Kapitel.

Von der Verpachtung der Chausseegeld-Hebestellen auf Staats-Straßen.

1) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 28. Febr. 1826 an sämmtl. K. Reg. ausschließlich derjenigen zu Cöslin, Stralsund und Posen, betr. die Verpachtungen der Chausseegeld-Einnahmen.

Die Verschiedenheit des Verfahrens der Reg. bei Einholung der höheren Genehmi-gung zu den Verpachtungen der Chausseegeld-Einnahmen, ergiebt, daß mehrere Reg. über die Anwendung der deshalb bestehenden Vorschriften in Ungewißheit sind.

Um nun für die Zukunft einen, diesen Vorschriften entsprechenden, gleichmäßigen Geschäftsgang zu begründen, finde ich mich veranlaßt, die nachstehenden Bestimmungen zu ertheilen.

Nach der Reg. Instr. v. 23. Okt. 1817 ist die Bearbeitung der Chaussee-Angelegen-heiten der zweiten Abth. der Reg. beigelegt, und es haben also rücksichtlich des Erforder-nisses der höhern Genehmigung die Vorschriften Anwendung gefunden, welche im §. 21 jener Instr., über die Nothwendigkeit der Berichtserstattung in den zum Ressort der zwei-ten Abth. gehörigen Verwaltungs-Gegenständen, gegeben sind [1]).

In der, die Abänderungen in der bisherigen Organisation der Prov. Verwaltungs-Behörden betr. V. v. 31. Dec. v. J. ist zwar die Verwaltung der Einkünfte von den Kunststraßen, der Abth. des Inn. zugewiesen, diese V. enthält aber so wenig als die Geschäfts-Anweisung für die Reg. von demselben Tage, eine Abänderung der Vorschriften der Reg. Instr. v. 23. Okt. 1817 über die bei Chausseegeld-Verpachtungen nöthige höhere

[1]) Vergl. Bau-Polizei S. 81 ff. in Betreff des Ressorts der Prov. Steuer-Direktoren.

Genehmigung, indem die im Abschnitt II. zu D. der Geschäfts-Anweisung ausgesprochene Dekl. des §. 21. der Instr., sich nur auf die Verw. der Domainen und Forsten bezieht.

Für die Verpachtungen der Chaussee-Einnahmen gelten mithin noch die Bestimmungen des §. 21 zu 3 der Instr. v. 23. Okt. 1817, wonach die Einholung der Genehmigung des Min. des Inn. alsdann erforderlich ist, wenn die Verpachtung der Hebestellen ohne Licitation geschehen soll, und im Fall der Licitation, wenn dabei das vorherige Etats-Quantum nicht herausgekommen, oder von einer längeren als sechsjährigen Pacht die Rede ist.

Die eigenthümlichen Rücksichten, welche bei der Chaussee-Verwaltung im Allgemeinen, und bei der Verpachtung der Chausseegeld-Einnahmen im besondern obwalten, machen jedoch noch folgende nähere Festsetzungen nöthig.

1) Bei der Kürze der Pacht-Perioden kann der Fall eintreten, daß im Laufe der Gültigkeit eines Etats, zweimalige Verpachtungen derselben Hebestelle zur Ausführung kommen, von denen schon die erstere eine Erhöhung der etatsmäßigen Einnahme ergeben hat.

   Die K. Reg. hat bei einer solchen zweiten Verpachtung zur Genehmigung des Zuschlags auch alsdann zu berichten, wenn durch das abgegebene Gebot zwar das Etats-Quantum, nicht aber die bisherige, noch nicht auf den Etat gekommene Pacht-Einnahme erfüllt wird.

2) Bei jeder ersten Verpachtung einer bisher administrirten Hebestelle, ist die Genehmigung des Min., ohne Unterschied, ob das Etats-Quantum erreicht ist, oder nicht, einzuholen.

3) Eben so ist vorherige Berichtserstattung erforderlich, wenn die K. Reg. aus besondern Rücksichten, wesentliche Abänderungen der Ihr unterm 15. Dec. v. J. zur Nachachtung mitgetheilten Pachtbedingungen nothwendig finden sollte.

4) Der von mancherlei Umständen abhängige Wechsel der Frequenz auf den Kunststraßen, die oft erst im Laufe der Verw. als wünschenswerth sich darstellenden Modifikationen in der Erhebung an einzelnen Barrieren, und die von Zeit zu Zeit nöthig erscheinenden Dekl. des Tarifs, machen es rathsam, die Pacht-Perioden nicht zu sehr zu verlängern.

   Eine dreijährige Pachtzeit ist daher als Regel anzunehmen. Sollte die K. Reg. eigenthümlicher Verhältnisse wegen, eine längere Pachtzeit bewilligen wollen, so ist hierzu, unter Darstellung der Gründe die Genehmigung des Min. nachzusuchen.

5) Um diesem die stete Uebersicht vom Ertrage der Chausseen zu erhalten, und solche nicht erst von der, von drei zu drei Jahren erfolgenden Vorlegung der neuen Etats abhängig zu machen, hat die K. Reg. in der ersten Hälfte des Monats Okt. jeden Jahres eine Nachweisung von den, v. 1. Okt. des vorhergehenden, bis zum 1. Okt. des laufenden Jahres ausgeführten Verpachtungen, zu denen die Genehmigung des Min. nicht erforderlich gewesen ist, einzureichen.

Diese Nachweisung darf nur die Benennung der Hebestellen, der neuen Pächter, die Angabe des bisherigen und des durch die neue Verpachtung erreichten Ertrages, so wie die Bezeichnung der Pacht-Perioden enthalten.

Mit Einreichung dieser Nachweisungen ist im Okt. d. J. der Anfang zu machen, jedoch braucht die diesjährige Nachweisung nicht gerade bis zum 1. Okt. v. J. zurückzugehen, sondern sich nur an die, durch die C. Verf. v. 15. Dec. v. J. erforderte Nachweisung anzuschließen.

Wenn im Okt. eines Jahres keine Nachweisung von der K. Reg. einkommen sollte, so wird angenommen werden, daß im Laufe des vorhergegangenen, oben bezeichneten einjährigen Zeitraums keine Verpachtung ohne höhere Genehmigung Statt gefunden hat, und es bedarf daher in solchem Falle keiner Vakat-Anzeige. Die K. Reg. hat sich nach den vorstehenden Bestimmungen genau zu achten. (A. X. 313.—2. 26.)

2) R. des K. Gen. Steuer-Dir. v. 8. April 1828 (am Schluß). (s. oben S. 315.)

3) C. R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 29. März 1845 an sämmtl. K. Prov. Steuerdirektoren, resp. Reg. betr. die Verpachtung und Licitation der Chausseegeld-Hebestellen auf Staatschausseen [1]).

---

[1]) Durch diese Bestimmungen sind folgende ältere Instr. über diesen Gegenstand für beseitiget zu erachten:

a) C. R. des K. Gen. Steuer-Dir. v. 12. April 1839, betr. die bei der Verpachtung von Chausseegeld-Hebestellen zum Grund zu legenden allgemeinen

Ew. Hochw. erhalten hierneben — Exemplare der allgemeinen Verpachtungs (a), und — Exemplare der allgemeinen Licitations-Bedingungen (b), welche fortan der Verpachtung von Chausseegeld-Hebestellen auf Staatschausseen zu Grunde zu legen sind, mit der Veranlassung, bei dieser Verpachtung Nachstehendes zu beachten.

In jedem einzelnen Falle muß ein besonderes Licitations-Protokoll aufgenommen werden, um diejenigen Verabredungen und Bedingungen hinsichtlich der einzelnen Hebestellen festzusetzen, welche nicht schon allgemein in den vorstehend beigefügten Anlagen vorgeschrieben sind oder von dem Inhalte der letzteren abweichen.

Jenes Protokoll, welchem ein Exemplar der allgemeinen Licitations-Bedingungen mit Schnur und Siegel anzuschließen ist, muß enthalten:

1) Die Bezeichnung des Gegenstandes der Pacht, insbesondere den Namen und die Hebebefugniß der zu verpachtenden Empfangsstelle und die Angabe, ob ein dem Staat gehöriges Etablissement nebst Zubehör mit überlassen wird.

Ist ein vom Staat gemiethetes Lokal dem Pächter zu überweisen, so wird das Miethsverhältniß, in welches der Pächter tritt, bezeichnet. Soll der letztere das Lokal selbst beschaffen, so werden die in dieser Beziehung erforderlichen Verabredungen getroffen. Darauf, daß die Stelle, an welcher die Barriere sich befinden soll, bestimmt bezeichnet und jede Verlegung von der Genehmigung der Provinzial-Behörde abhängig gemacht wird, ist jedesmal Bedacht zu nehmen.

2) Ueber die Dauer der Pacht ist in den neuen allgemeinen Pacht-Bedingungen nichts vorgeschrieben. Die Verpachtung erfolgt auch künftig entweder

a) auf eine bestimmte Zeit, eine bestimmte Reihe von Jahren,

oder

b) auf unbestimmte Zeit, nämlich vorläufig auf ein Jahr in der Art, daß die Pacht sich immer wieder auf ein Jahr verlängert, wenn nicht die verpachtende Behörde oder der Pächter mindestens sechs Monate vor Ablauf des Pachtjahrs kündigt und dergestalt, daß für jedes Pachtjahr die im Licitations-Protokolle zu bestimmende Steigerung der in dem jedesmal vorangegangenen Jahre gezahlten Pachtsumme eintritt.

Sowohl in dem Falle zu a., als in dem zu b. kommen die oben beigefügten allgemeinen Bedingungen zur Anwendung, indem der frühere Unterschied in den Bedingungen A. und B. nicht beibehalten ist.

In dem Falle zu a. müssen die Tage, an welchen die Pacht beginnt und endigt, dem Datum nach, angegeben werden. In dem Falle zu b. ist der Anfangstermin der Pacht in der so eben bemerkten Art festzustellen und jedesmal der Prozentsatz (von 2, 3, 4, oder 5 Prozent) anzugeben, um welchen der, im vorangegangenen Pachtjahre erlegte Pachtzins sich für jedes folgende Pachtjahr steigert.

Als Regel wird festgehalten, daß die Chausseegeld-Pachtungen mit dem 1. Juli beginnen sollen; jedoch sind Ausnahmen besonders dann zulässig, wenn, bei der Verpachtung mehrerer Hebestellen von demselben Zeitpunkte ab, weniger günstige Gebote, den obwaltenden Verhältnissen nach, erwartet werden müssen.

3) Ferner muß das Licitations-Protokoll die, hinsichtlich der zu verpachtenden Empfangsstelle, etwa bestehenden Abfindungs-Verträge (Abonnements) bezeichnen und die Angabe der Befreiungen und Ermäßigungen enthalten, welche bei den Empfangsstellen, außer den im §. 5 der allgemeinen Pachtbedingungen aufgeführten, zu gewähren sind. Hierher gehört z. B. die Befreiung des Vorspanns wegen der Steigerung gewisser Chausseestrecken und die Freiheit, welche in manchen Gegenden den Bau-Retablissementsfuhren zugestanden wird. Der Abschluß von Abfindungsverträgen mit den Betheiligten ist zunächst den Pächtern selbst zu überlassen und nur, wenn derselbe sonst nicht zu Stande kommt, ist von der Behörde, unter Festhaltung der hinsichtlich der Abonnements ins Auge zu fassenden allgemeinen Gesichtspunkte, einzuschreiten.

4) Der Vorbehalt der Kündigung sowohl seitens der verpachtenden Behörde, als auch seitens des Pächters ist in dem Licitations-Protokolle dann zu verabreden, wenn, nach den obwaltenden Verhältnissen, die Eröffnung einer, zur Zeit der Verpachtung noch nicht

---

Kontrakts-Bedingungen, nebst diesen Bedingungen (Centralbl. der Fin. Min. 1839 S. 117 Nr. 81 u. S. 121 ff. Nr. 83.).

b) R. des K. Gen. Steuerdir. v. 3. April 1841 zur Erläuterung des vorstehenden C. R., in Betreff des Verfahrens gegen säumige Chausseegeld-Pächter. (Centralbl. d. Fin. Min. 1841 S. 104 Nr. 47 u. Min. Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 145 Nr. 214.).

c) Publik. d. K. Reg. zu Coblenz v. 22. Sept. 1826, betr. die Verpachtung der Chaussee-Barrieren (A. X. 677.—3. 58.)

eröffneten Eisenbahn oder einer gewissen Eisenbahnstrecke auf den Ertrag der zu verpachtenden Hebestrecke während der Pachtzeit von Einfluß sein kann. In einem solchen Falle ist jedem kontrahirenden Theile die Kündigung binnen vier Wochen nach Eröffnung der Eisenbahn oder der betr. Eisenbahnstrecke in der Art vorzubehalten, daß, wenn gekündigt wird, der Vertrag mit dem Ende desjenigen Kalendermonats aufhört, welcher auf den Kalendermonat, in dem die Kündigung geschehen ist, folgt, keiner von beiden Theilen aber Entschädigung fordern kann, es mag die Kündigung geschehen oder unterbleiben.

Endlich muß das Licitations-Protokoll enthalten:

5) die Erklärung der Verbindlichkeit der allgemeinen Pacht- und Licitations-Bedingungen, sofern das Licitations-Protokoll nicht eine Abweichung davon festsetzt, und

6) den vollständigen Namen, den Stand und Wohnort der Bietenden, die von denselben abgegebenen Gebote, die von ihnen bestellte Kaution oder Bürgschaft und deren Unterschriften.

Die Licitations-Protokolle sind, sofern nicht besondere Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, von dem Ober-Inspektor desjenigen Hauptamtes, in dessen Bezirke die zu verpachtende Hebestelle liegt, aufzunehmen.

Bei Beurtheilung der persönlichen Befähigung der Pachtlustigen werden Ew. Hochw. auch die, nach dem Regulativ über das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen v. 7. Juni 1844 den Chausseegeld-Pächtern obliegenden Verpflichtungen (§. 9 der allgemeinen Pachtbedingungen) berücksichtigen.

In Ansehung der Befugniß der Provinzial-Behörden, ohne besondere Genehmigung des Fin. Min. Chausseegeld-Hebestellen zu verpachten, bewendet es bei dem, hinsichtlich der Kommunikations-Abgaben überhaupt angenommenen Grundsatze, nach welchem eine solche besondere Genehmigung nicht erforderlich ist, wenn eine bereits verpachtete Hebestelle, ohne wesentliche Aenderung der früheren Pachtbedingungen, auf Grund einer öffentl. Licitation, gegen den früheren oder einen höheren Pachtzins wiederum verpachtet wird, in allen anderen Fällen aber die vorgedachte Genehmigung vor Ertheilung des Zuschlages nachgesucht werden muß. Auch in denjenigen Fällen, in denen es hiernach der Min. Genehmigung nicht bedarf, ist von der neuen Verpachtung, unter Angabe des Namens des Pächters, der Dauer der Pacht und der Pachtsumme, Anzeige hierher zu machen.

Die dort noch vorhandenen Exemplare der bisher den Chausseegeld-Pachtungen zu Grunde gelegten Bedingungen A. und B. wollen Ew. Hochw. an die hiesige Geheime Registratur einsenden lassen.

Daß auch diejenigen Chausseegeld-Pächter, mit denen schon vor dem Erlaß der gegenwärtigen Verf. zur Zeit noch laufende Verträge abgeschlossen sind, sich mit der Annahme der oben mitgetheilten allgemeinen Pachtbedingungen, statt der bisher üblichen, einverstanden erklären, ist wünschenswerth und hierauf in geeigneter Weise hinzuwirken.

Anl. a.

Allgemeine Kontrakts-Bedingungen für die Verpachtung der Chausseegeld-Hebestellen.

§. 1. (Ausnahmen.) Ausgenommen von der Verpachtung ist das Chausseegeld von Extraposten, Estafetten und Kourieren. Auch steht dem Pächter kein Anspruch auf Strafen wegen Chausseegeld- oder Chausseepolizei-Uebertretungen zu.

§. 2. Die Verpachtung der Chausseegeld-Hebestelle geschieht in Bausch und Bogen, ohne Gewährleistung für den Ertrag und die Benutzung. Afterverpachtung ist nur mit Genehmigung der verpachtenden Provinzial-Behörde zulässig.

§. 3. (Erleuchtung der Hebestelle.) Die Erhebung des Chausseegeldes darf nur an der Hebestelle selbst geschehen, welche der Pächter zu diesem Behuf vom Untergang bis zum Aufgang der Sonne, auch bei Mondschein, durch die dazu vorhandene Laterne auf seine Kosten so zu beleuchten hat, daß der Schlagbaum schon in einiger Entfernung wahrgenommen werden kann.

§. 4. (Erhebung des Chausseegeldes.) Die Erhebung des Chausseegeldes erfogt nach dem Chausseegeld-Tarife v. 29. Febr. 1840 und nach den, über denselben bereits ergangenen und künftig etwa noch ergehenden abändernden, ergänzenden oder erläuternden allgemeinen landesherrlichen oder Min.-Bestimmungen, so wie nach den, für die zu verpachtende Hebestelle etwa ertheilten besondern Vorschriften.

Der Pächter darf weder mehr, noch weniger an Chausseegeld erheben, als der Tarif, nach Maaßgabe der, der Hebestelle beigelegten Hebungsbefugniß und bei Berücksichtigung der vorerwähnten Bestimmungen und Vorschriften, gestattet.

Ueberhebungen werden nach dem G. wegen Bestrafung der Tarif-Ueberschreitungen bei Erhebung von Kommunikations-Abgaben v. 20. März 1837 (G. S. S. 57) geahndet. Außerdem ist, es mag die Ueberhebung von dem Pächter selbst oder von einem Anderen geschehen sein, die verpachtende Behörde befugt, dem Pächter die Chausseegeld-Erhebung sogleich zu untersagen und für die Dauer der Pachtzeit die Hebestelle auf seine Gefahr und Kosten entweder anderweit zu verpachten oder in Administration zu nehmen.

Ein Exemplar des allgemeinen Chausseegeld=Tarifs, so wie der, in Bezug auf das Hebungsgeschäft ergangenen Bekanntmachungen u. s. w., welche die verpachtende Behörde dazu geeignet erachtet, werden dem Pächter von der letzteren geliefert, und sind an der dazu bestimmten Stelle zur beliebigen Einsicht der Zahlungspflichtigen anzuschlagen.

Außerdem erhält der Pächter noch einen, nach dem allgemeinen Chausseegeld=Tarife mit Rücksicht auf die, der Hebestelle beigelegte Hebebefugniß berechneten, besondern Tarif, auf eine Holztafel geschrieben, welchen er, an dem dazu bestimmten Orte außerhalb des Lokals, zu Jedermanns Anschauung auf seine Kosten anzubringen hat.

§. 5. (Befreiungen, Ermäßigungen und Abfindungs=Verträge.) Das tarifmäßige Chausseegeld ist zu erheben, sobald die Hebestelle passirt wird. Ausnahmen hiervon treten hinsichtlich der Extraposten, Estafetten und Kouriere (§. 1) und außerdem in sofern ein, als Chausseegeld=Befreiungen oder Ermäßigungen zu gewähren, oder Chausseegeld=Abfindungen (Abonnements) festgesetzt sind oder während der Pachtzeit angeordnet werden.

Welche Befreiungen vom Pächter zuzugestehen sind, ergeben zunächst die, dem Chausseegeld=Tarif unter der Ueberschrift: »Befreiungen« zu 1. bis 9. beigefügten Bestimmungen, und die, in deren Erläuterung erlassenen Verf. des Fin. Min. Nach den letzteren sind bei allen Hebestellen namentlich die Vorspannpferde, welche wegen Schnee=Anhäufung oder Ausbesserung oder sonstiger ungewöhnlicher Beschaffenheit der Chaussee angenommen werden müssen, je nach der näheren Bestimmung, beziehungsweise des Baubeamten oder des vorgesetzten Haupt=Amtes (§. 10), ferner die, für die Landwehr=Kavallerie bestimmten, oder zur Revision der Militairbehörde vorzuführenden Pferde und die, zu deren Beförderung nöthigen Beipferde, auf Vorzeigung der vorgeschriebenen Zeugnisse, vom Chausseegelde frei zu lassen. Auch findet, zufolge einer bestehenden allgemeinen Bestimmung, eine Chausseegeld=Erhebung überhaupt nicht Statt, wenn die Kunststraße mit Berührung der Empfangstelle fast nur durchschritten, d. h. nur auf einer ganz kurzen Strecke, benutzt wird.

Welche Befreiungen, außer den vorerwähnten allgemeinen, und welche Ermäßigungen für einen gewissen Verkehr, sei es durch Erhebung eines ermäßigten Chausseegeldsatzes beim jedesmaligen Passiren der Barriere, oder in Folge eines Abfindungs=Vertrages (Abonnements), vom Pächter zu gewähren sind, wird demselben beim Abschluß der Pacht bekannt gemacht.

Auch die, während der Pachtzeit vom Fin. Min. angeordneten Befreiungen und Ermäßigungen, so wie Erleichterungen, in Folge der von der verpachtenden Provinzial=Behörde während der Pachtzeit festgesetzten Abfindungs=Verträge, muß der Pächter, von dem ihm jedesmal zu bezeichnenden Tage ab, unweigerlich gewähren, ohne dadurch einen Anspruch auf Entschädigung oder Pacht=Erlaß zu erlangen, indem dergl. Anordnungen nur in Uebereinstimmung mit den, auch für die nicht verpachteten Hebestellen angenommenen allgemeinen Grundsätzen werden erlassen werden. Dagegen ist der Pächter, welcher die Abfindungs=Beträge nach Verhältniß seiner Pachtzeit bezieht, befugt, wegen einer, während der Pachtzeit neu angeordneten Befreiung oder Ermäßigung, so wie wegen eines, ohne seine Einwilligung während der Pachtzeit festgesetzten Abfindungs=Vertrags den Pachtvertrag binnen vier Wochen von dem Tage ab zu kündigen, an welchem die neue Anordnung in Wirksamkeit getreten ist. Kündigt der Pächter innerhalb dieser Frist nicht, so behält es bei dem Pachtvertrage sein Bewenden. Erfolgt die Kündigung in der gedachten Frist, so hört der Vertrag mit dem Ablauf des Kalendermonats auf, welcher auf denjenigen, in dem die Kündigung geschehen ist, folgt.

§. 6. (Abfertigung der Zahlungspflichtigen.) Die Reisenden sind in der Reihefolge, wie sie ankommen, und zwar ohne den mindesten Verzug, abzufertigen. Das Chausseegeld muß von ihnen dergestalt in Empfang genommen werden, daß sie nicht nöthig haben, ihr Vieh oder Fuhrwerk zu verlassen oder von der Chaussee abzulenken. Läßt sich dies nicht mittelst eines, an einem Stock befestigten Beutels bewirken, so ist der Pächter verpflichtet, sich zu den Passanten hinaus zu begeben.

Postfuhrwerke aller Art, Reitposten und ledig zurückgehende Postpferde, welche von Entrichtung des Chausseegeldes befreit sind, dürfen die Barrieren passiren, ohne anzuhalten; die Postillons sind inzwischen angewiesen, sich kurz vor der Hebestelle durch ein Signal mit dem Horn anzukündigen.

§. 7. (Chausseezettel=Ertheilung.) Der Pächter ist verpflichtet, den Reisenden, als Quittung über den Betrag des entrichteten Chausseegeldes, unaufgefordert einen Chausseezettel zu gleichem Werthe auszuhändigen, nachdem er denselben zuvor mit dem, den Ort, Tag und Monat der Einzahlung angebenden Stempel der Hebestelle auf der Vorderseite, rechts unter der Schrift, deutlich bezeichnet hat. — Zu diesen Quittungen darf sich der Pächter nur derjenigen Chausseezettel bedienen, welche ihm, auf sein Ansuchen, zu diesem Behufe von der verpachtenden Behörde gegen Ersatz der Kosten geliefert werden. — Der Stempel, welcher zu den beweglichen Inventarienstücken der Hebestelle gehört, wird dem

Pächter beim Antritt der Pacht übergeben, und ist von demselben in brauchbarer Beschaffenheit zurückzugewähren. Eine Erneuerung des Stempels, welche während der Pacht nothwendig wird, erfolgt auf Kosten des Pächters, der jedoch den Stempel nur von der verpachtenden Behörde beziehen darf.

Jeder Lieferung von Chausseezetteln wird ein Verzeichniß derselben in zwei Exemplaren beigefügt, von welchen der Pächter das eine, mit seiner Empfangsbescheinigung versehen, unter Beifügung des Kostenbetrages binnen acht Tagen der übersendenden Behörde zurückzureichen hat. Werden beim Nachzählen der Zettel vom Pächter Unrichtigkeiten bemerkt, so sind selbige binnen gleicher Frist der gedachten Behörde anzuzeigen. Später eingehende Erinnerungen bleiben unberücksichtigt.

§. 8. In der Regel soll sich der Pächter nicht damit befassen, den Reisenden die, bei der zuvor passirten Hebestelle empfangenen Chausseezettel abzunehmen. Erhält derselbe indeß von der verpachtenden Behörde den Auftrag, auf eine solche oder auf eine andere Weise eine Kontrolle gegen benachbarte Hebestellen auszuüben, so muß er sich demselben unweigerlich und ohne Entschädigung dafür unterziehen, und in allen Beziehungen genau nach der Anweisung verfahren, welche ihm in dem bezeichneten Falle von der Behörde ertheilt werden wird.

Nimmt der Pächter wahr oder gelangt es sonst zu seiner Kenntniß, daß benachbarte Hebestellen sich Unregelmäßigkeiten zu Schulden kommen lassen, so ist es seine Pflicht, davon dem vorgesetzten Ober-Kontrolleur, oder dem vorgesetzten Haupt-Amte, oder der verpachtenden Provinzial-Behörde unaufgefordert Anzeige zu machen.

§. 9. (Verhalten bei verweigerter Chausseegeld-Zahlung und Pflichten in Ansehung der Chausseegeld- und der Chausseepolizei-Uebertretungen.) Verweigert Jemand die Entrichtung des Chausseegeldes, indem er davon eine Befreiung behauptet, welche der Chausseegeld-Pächter nicht anerkennen zu dürfen glaubt, so ist der letztere befugt, wenn der Weigernde es nicht vorzieht, den Geldbetrag, mit Vorbehalt der Rückforderung im Wege der Beschwerde, zu zahlen, jenen Betrag durch Pfändung sicher zu stellen. — Dasselbe gilt, wenn ein Zahlungspflichtiger, ohne zu versuchen, der Entrichtung des Chausseegeldes sich zu entziehen, zu dieser Entrichtung sich unvermögend erklärt.

Die Ablieferung des Pfandes kann durch Herablassung des Schlagbaums und durch Hülfe von Polizeibeamten oder Chaussee-Aufsehern erzwungen werden. Das Pfand ist, mit Rücksicht auf den sicher zu stellenden Betrag, nach einem ungefähr genügenden Werthe in Gegenständen zu wählen, welche weder dem Verderben ausgesetzt sind, noch Unterhaltungskosten erfordern.

Ueber das abgenommene Pfand ist unaufgefordert ein Pfandschein nach dem beiliegenden Muster (I.) zu ertheilen und dem Gepfändeten, welcher dabei auf dessen Inhalt aufmerksam gemacht wird, auszuhändigen. Demnächst wird das Pfand sogleich in das, nach dem beigefügten Muster (II.) vom Pächter zu führende Kassenbuch eingetragen. Ist, nach Ablauf der in dem Pfandschein gesetzten Frist, die Einlösung nicht erfolgt, so wird dem vorgesetzten Haupt-Amte Anzeige hiervon gemacht.

Die dem Pächter sowohl in Ansehung der Chausseegeld-, als auch hinsichtlich der Chausseepolizei-Uebertretungen obliegenden Verbindlichkeiten ergeben sich aus dem Regulativ wegen des Verfahrens bei den vorerwähnten Uebertretungen v. 7. Juni 1844 (G. S. S. 167) und aus der, über die Ausführung dieses Regulativs erlassenen Anweisung v. 17. Febr. 1845, von welcher der Pächter ein Exemplar unter den Inventarienstücken der Hebestelle, zur Benutzung während der Pachtzeit, erhält.

Der Pächter ist verpflichtet, sich nach dem Regulativ, so wie nach der Anweisung auf das Sorgfältigste zu achten, auch die, während der Pachtzeit in Absicht der gedachten Uebertretungen und des Verfahrens wegen derselben etwa ergehenden anderweiten Bestimmungen genau zu befolgen.

Die, nach dem gegenwärtigen §. 9 und nach der Anweisung v. 17. Febr. 1845 erforderlichen Drucksachen erhält der Pächter von der verpachtenden Behörde unentgeldlich geliefert.

§. 10. (Amtliche Stellung des Pächters.) In Beziehung auf die, dem Pächter nach dem §. 9 zustehenden Befugnisse und obliegenden Pflichten wird derselbe als ein öffentlicher Beamter, als ein Erheber öffentlicher Abgaben, angesehen und vereidet.

Er hat daher die allgemeinen Beamten-Pflichten sowohl in Beziehung auf sein öffentliches, als auch in Beziehung auf sein Privatleben zu erfüllen, und muß insbesondere in seinen Berührungen mit dem Publikum, auch wenn er gereizt wird, Anstand und Ruhe beobachten, seine Geschäfte, so viel als möglich, selbst verrichten, und nebst den Seinigen einen anständigen Lebenswandel führen.

In einzelnen Abhaltungsfällen darf der Pächter durch seine Angehörigen, Dienstleute oder sonst Jemand sich bei der Erhebung vertreten lassen, sofern die verpachtende Behörde ihm nicht bestimmte Personen, als zur Vertretung nicht geeignet, bezeichnet hat, oder während der Pachtzeit bezeichnet. — Ist der Pächter gänzlich behindert, die Hebestelle selbst

zu verwalten, oder für seine Person nicht qualificirt, um als öffentlicher Beamter vereidet zu werden, so muß er der Provinzial-Behörde einen geeigneten Stellvertreter nachweisen, und nach erlangter Genehmigung der Behörde annehmen. Dieser Vertreter wird alsdann vereidet.

Für die Handlungen oder Unterlassungen eines jeden Vertreters haftet der Pächter in allen Fällen als Selbstschuldner.

Das Haupt-Zoll- oder Steuer-Amt, in dessen Bezirk die Hebestelle liegt, ist die dem Pächter zunächst vorgesetzte Behörde. Der Ober-Inspektor und der Bezirks-Ober-Kontroleur führen die unmittelbare Aufsicht über ihn. Derselbe muß sich gegen diese Beamten mit gebührender Achtung benehmen, den amtlichen Revisionen derselben sich unweigerlich unterwerfen und ihnen dabei behülflich sein, jede Auskunft, welche sie mit Bezug auf die Hebestelle verlangen, ertheilen und endlich den dienstlichen Aufträgen und Weisungen derselben ungesäumt entsprechen, so wie er denn auch in allen, die Hebestelle betreffenden Dienst-Angelegenheiten sich zunächst an diesen Beamten und das vorgesetzte Haupt-Amt zu wenden hat. — Auch den Wegebau-Beamten ist der Pächter in Sachen ihres Geschäfts-Bereichs untergeordnet, und jede, in solchen Sachen verlangte Auskunft zu ertheilen verpflichtet.

Kommt der Pächter den, nach dem §. 9 und 10 aus seiner Eigenschaft als Beamter hervorgehenden Obliegenheiten nicht gehörig nach, so ist die verpachtende Provinzial-Behörde befugt, Ordnungsstrafen gegen ihn zu verhängen, denen er sich, vorbehaltlich des Rekurses an das Fin. Min., unterwerfen muß. Im Fall wiederholter Verletzung einer der, in den §§. 9 und 10 bezeichneten Verbindlichkeiten steht der Provinzial-Behörde das Recht zu, den Vertrag sofort ganz aufzuheben. (§. 19 zu A. 2.)

§. 11. Neben seinem Pachtgeschäft darf der Pächter in der, ihm in dem Hebelokal überwiesenen Wohnung ein Gewerbe ohne Genehmigung der Provinzial-Behörde nicht betreiben.

§. 12. (Zahlung des Pachtgeldes.) Der Pächter muß die Pacht in kassenmäßigem Silbergelde oder in Kassen-Anweisungen, mit einem Zwölftheile des jährlichen Pachtbetrages, monatlich im Voraus in den ersten sechs Tagen eines jeden Monats portofrei an die Kasse desjenigen Haupt-Amtes abliefern, in dessen Bezirk die Hebestelle liegt, oder an diejenige Kasse, an welche er deshalb von der Provinzial-Behörde gewiesen wird.

§. 13. Der Pächter ist verbunden, diejenigen Zahlungen zu leisten, zu denen er schriftliche Anweisung von dem vorgesetzten Haupt-Amte oder, in Folge besonderer Vorschrift desselben, von einer anderen Kasse, oder von dem Wegebau-Beamten des Bezirks erhält, und zwar bis zum Betrage der, für den nächsten Monat zu entrichtenden Pacht, ohne dafür eine Belohnung oder Vergütigung verlangen zu können. Die von ihm im Laufe eines Monates solchergestalt geleisteten Zahlungen hat derselbe bei der Pacht-Ablieferung für den folgenden Monat in Anrechnung zu bringen.

Andere Gegenforderungen, auch wenn sie aus dem Pachtverhältniß entspringen, ist der Pächter auf die Pachtzahlung in Abzug zu bringen nicht befugt.

§. 14. Wenn der Pächter mit der Zahlung eines monatlichen Pachtbetrages im Rückstande bleibt (§. 12), so ist die Provinzialbehörde befugt, den Rückstand durch Exekution beizutreiben, oder, nach ihrer Wahl, aus der Pachtkaution (§. 18) zu entnehmen und diese im Wege der Exekution wieder zu ergänzen. Außerdem stehen der verpachtenden Behörde die §. 19 zu A. 1 festgesetzten Befugnisse zu.

§. 15. Der Pächter leistet unbedingt und ohne allen Vorbehalt auf jede Pachtremission Verzicht.

§. 16. (Uebergabe.) Die Uebergabe der verpachteten Chausseegeld-Hebestelle und der dazu gehörigen Inventarienstücke und Dienstpapiere, so wie — Falls ein dem Staate gehöriges Chausseehaus vorhanden ist — der Wohnung in demselben nebst deren Zubehör geschieht um 12 Uhr Mittags an demjenigen Tage, mit welchem die Pacht beginnt. Nach beendigter Pachtzeit erfolgt die Rückgewähr um 12 Uhr Mittags an dem, auf den Tag des Ablaufes der Pacht folgenden Tage.

Die Uebergabe der Baulichkeiten nebst Zubehör geschieht auf den Grund einer amtlich angefertigten Beschreibung, die der beweglichen Inventarienstücke und Utensilien nach einer, von dem Wegebau-Beamten angefertigten Taxe.

Die Baulichkeiten nebst Zubehör, überhaupt alle, in die Verpachtung eingeschlossene unbewegliche und bewegliche Inventarienstücke und Utensilien, so wie alle Gegenstände dieser Art, welche dem Pächter während der Dauer der Pacht etwa noch überwiesen werden, hat derselbe stets in gutem, durchaus brauchbarem Stande und reinlich zu erhalten. Insbesondere muß er alle ihm überwiesene unbewegliche und bewegliche Sachen sorgfältig vor Beschädigung bewahren, und nicht nur selbst mit Feuer und Licht vorsichtig umgehen, sondern auch seine Leute und Angehörigen dazu anhalten. Jede Beschädigung, welche durch Schuld oder Fahrlässigkeit des Pächters, seiner Angehörigen oder Dienstleute veranlaßt wird, muß von ihm auf eigene Kosten hergestellt werden.

Bei Feuersgefahr hat der Pächter vorzugsweise für Rettung und Erhaltung des ihm überwiesenen Staats-Eigenthums zu sorgen.

Die Unterhaltung des Schlagbaums nebst Zubehör, insbesondere die Bewirkung des Oelanstrichs desselben, sobald solcher von Seiten der Baubehörde für nöthig erachtet wird, liegt dem Pächter in allen Fällen ob.

In den, ihm in Chausseehäusern des Staats und deren Zubehör zur alleinigen Benutzung übergebenen Räumen hat der Pächter auf seine Kosten zu bewirken:

a) das Instandhalten der Herde, Oefen, Backöfen, Fensterscheiben sammt deren Verkittung, Fenster- und Thürbeschläge, auch der Schlösser an den Thüren;
b) das Ausweißen der inneren Wände und Decken mit der dazu erforderlichen Ausbesserung des Putzes;
c) die Wiederherstellung des Anstrichs auf denjenigen Stellen der Thüren und Fenster, wo die Farbe abgewaschen, abgespült oder abgegriffen ist;
d) das Fegen der Schornsteine und Reinigen der Oefen;
e) die kleinen Instandsetzungen an den Fußböden, wo letztere durch Einziehen einzelner Brettstücke noch herzustellen sind;
f) die Unterhaltung der Gehäge und Einzäunungen;
g) die Liederung der Brunnen Pumpe.

Wenn aber in dem Gebäude, worin sich das, zu der verpachteten Hebestelle gehörige Lokal befindet, noch anderen Personen Räume zur Benutzung überwiesen sind, so trägt der Pächter die Kosten der vorstehend bezeichneten Instandhaltungen an den gemeinschaftlich benutzten Gegenständen mit diesen Personen gemeinschaftlich.

Vernachlässigt der Pächter eine der vorstehenden Obliegenheiten, und erfüllt er solche nach geschehener Erinnerung nicht binnen einer ihm zu setzenden angemessenen Frist, so werden die vorgefundenen Mängel und Schäden auf seine Kosten hergestellt, und letztere, wenn er sie nicht vier Wochen nach erhaltener Aufforderung berichtigt, aus seiner Kaution (§. 18) entnommen.

§. 17. (Rückgewähr.) Ohne Genehmigung der Provinzialbehörde darf der Pächter keine Veränderungen mit den zur Hebestelle gehörenden Gebäuden und baulichen Anlagen vornehmen, und es müssen alle, dem Pächter bei Anfang der Pacht übergebene Baulichkeiten in demselben Zustande, in welchem sie nach der §. 16 erwähnten Beschreibung übergeben sind, von ihm zurückgewährt werden. Dasselbe gilt von den dem Pächter während der Pachtzeit etwa übergebenen Baulichkeiten, von denen bei der Uebergabe ebenfalls eine Beschreibung aufzunehmen ist. (§. 16.)

Sind ohne Genehmigung der Provinzialbehörde Aenderungen der vorbezeichneten Art vorgenommen, und kann der Pächter sich mit seinem Nachfolger in der Pacht wegen der Vergütung etwaiger Meliorationen nicht einigen, oder geht die Hebestelle in die Administration über, so bleibt es in dieser Beziehung lediglich bei den gesetzlichen Bestimmungen. Jedoch müssen diejenigen Verbesserungen, hinsichtlich welcher es verlangt wird, gegen Vergütung nach der Taxe zurückgelassen werden.

Die, in Gemäßheit des §. 16 nach einer Taxe dem Pächter überlieferten beweglichen Inventarienstücke und Utensilien muß er während der Pacht auf seine Kosten unterhalten, nöthigenfalls aus seinen Mitteln, ohne Anspruch auf Ersatz, neu anschaffen und beim Ablauf der Pacht nach dem in der Taxe angegebenen Werthe zurückgewähren, oder den Minderwerth ersetzen. Ein etwaiger höherer Werth wird nicht vergütet.

§. 18. (Sicherstellung des Vertrages.) Zur Sicherstellung der Erfüllung aller, von dem Pächter durch die Pacht übernommenen Verbindlichkeiten, insbesondere der richtigen Abführung des Pachtgeldes (§. 12), muß der Pächter, binnen spätestens vierzehn Tagen nach erhaltenem Zuschlage, eine Kaution zum Betrage des vierten Theils der jährlichen Pacht in Staatsschuldscheinen, oder anderen leicht zu realisirenden inländischen Staatspapieren bestellen, an welche die verpachtende Behörde vorkommenden Falles ohne vorgängiges prozessualisches Verfahren sich halten darf.

Diese Kaution muß innerhalb der vorbezeichneten Frist, bei Vermeidung anderweitiger Ausbietung der Hebestelle auf Gefahr und Kosten des Pächters, an die Kasse des §. 10 bezeichneten Hauptamts eingezahlt werden. Bis dahin haftet die, zur Sicherstellung des Gebots im Licitationstermine bestellte Kaution als Pachtkaution.

§. 19. (Aufhebung der Pacht während des Laufes der Pachtzeit.) Während des Laufes der Pachtzeit kann die Pacht in folgenden Fällen aufgehoben werden:

A. ohne vorgängige Kündigung von der verpachtenden Provinzialbehörde,

1) wenn der Pächter unterlassen hat, die Pacht in der §. 12 bestimmten Frist abzuführen, auch einer, durch das Hauptamt (§. 10) oder gerichtlich ihm zugestellten Aufforderung zur Zahlung des Rückstandes binnen vierzehn Tagen nach Empfang der Aufforderung nicht genügt. Doch ist die verpachtende Behörde auch berechtigt,

die Verwaltung oder anderweite Verpachtung der Hebestelle auf Kosten und Gefahr des Pächters anzuordnen;

2) wenn der Pächter eine seiner übrigen vertragsmäßigen Verbindlichkeiten unerfüllt läßt. In Ansehung der, von ihm als Beamten verübten Ordnungswidrigkeiten bewendet es bei der Bestimmung des §. 10 am Schlusse;

B. nach vorangegangener Kündigung,

1) sowohl von der verpachtenden Behörde, als auch von dem Pächter,

a) wenn die Hebestelle verlegt werden soll. In diesem Falle hat die verpachtende Behörde dem Pächter, mindestens drei Monate vor dem Eintritt der Veränderung, davon Nachricht zu ertheilen, und hiermit die Kündigung zu verbinden, wenn dieselbe von ihrer Seite erfolgen soll. Alsdann hört die Pacht mit dem Eintritt der Aenderung auf. Will die verpachtende Behörde ihrerseits nicht kündigen, so erfordert sie, bei Benachrichtigung des Pächters von der bevorstehenden Aenderung, dessen Erklärung über die Fortsetzung der Pacht. Kündigt der Pächter demnächst nicht binnen acht Tagen, so bewendet es bei dem Pachtvertrage; kündigt derselbe dagegen binnen der erwähnten Frist, so endigt die Pacht mit dem Eintritt der Aenderung;

b) wenn der, der Pachtung zu Grunde gelegte Chausseegeld-Tarif während der Pacht eine Aenderung erleidet, wodurch der Ertrag der Hebestelle sich erhöhen oder vermindern wird. In diesem Falle muß die Kündigung des Vertrages spätestens binnen vier Wochen von dem Tage ab, an welchem die abändernde Bestimmung in Kraft getreten ist, erfolgen. Der Vertrag hört sodann mit dem Ablaufe des auf die Kündigung folgenden Kalendermonats auf;

2) von der verpachtenden Behörde, wenn die verpachtete Hebestelle aufgehoben werden soll. Alsdann muß die Kündigung mindestens drei Monate vor der Aufhebung erfolgen;

3) von dem Pächter, wenn während der Pacht hinsichtlich der Chausseegeld-Befreiungen oder Ermäßigungen Anordnungen getroffen worden sind, nach Maaßgabe des §. 5.

In keinem der vorbezeichneten Fälle erlangt der Pächter wegen Aufhebung des Vertrages vor Ablauf der vertragsmäßigen Pachtzeit einen Entschädigungs-Anspruch.

§. 20. Durch den Tod des Pächters wird der Vertrag nicht aufgehoben; jedoch können die Erben innerhalb vier Wochen nach dem Tode des Pächters, und es kann die verpachtende Behörde binnen vier Wochen, nachdem der Tod des Pächters dem Hauptamte (§. 10) glaubhaft bekannt geworden, den Vertrag aufkündigen, worauf sodann das Pachtverhältniß mit Ablauf des dritten, auf den Monat, in welchem die Kündigung geschehen ist, folgenden Kalendermonats aufhört. In der Zwischenzeit, oder wenn das Pachtverhältniß bestehen bleibt, treten die Erben in alle Rechte und Pflichten ihres Erblassers ein; insbesondere sind dieselben verbunden, im Falle ihrer mehrere sind, oder sie sonst die Chausseegeld-Erhebung nicht selbst besorgen können oder wollen, nach den Bestimmungen des §. 10 einen Stellvertreter zu bestellen.

Bei der Rückgewähr der verpachteten Gegenstände sind auch die Erben an die Festsetzungen der §§. 16 und 17 gebunden.

§. 21. (Korrespondenz.) Die Korrespondenz zwischen dem Pächter und den Behörden wegen Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen ist portofrei, insofern der Pächter auf dem Couvert sich der Rubrik »Herrschaftliche Chausseekontraventions-Sachen« bedient, dieselbe mit seinem Namen eigenhändig unterschreibt und auf der Rückseite neben seinem, den Verschluß bildenden Privatsiegel den Stempel der Hebestelle deutlich abdrückt.

§. 22. (Förmlichkeiten des Vertrages.) Statt der förmlichen Ausfertigung eines Kontrakts erhält der Pächter eine, von der verpachtenden Provinzialbehörde legalisirte, von ihm in rechtsverbindlicher Form als Vertrag anzuerkennende Abschrift des Licitations-Protokolls, so wie, als integrirenden Theil dieses letztern, ein demselben angeheftetes und mit dem Amtssiegel der gedachten Behörde angesiegeltes Exemplar der gegenwärtigen Kontrakts-Bedingungen.

§. 23. (Kosten der Verpachtung.) Der Pächter übernimmt alle aus dem Pachtvertrage erwachsenden gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten, darunter auch die Bezahlung des Stempelpapiers, soweit solches nach den Gesetzen zu verwenden ist, und die Berichtigung der Kosten des vorangegangenen Pachtausgebotes, so wie der etwaigen Kosten der Uebergabe und der Rückgewähr.

Muster I.
§. 9 der Pachtbedingungen.

Pfandschein.

Dem N. N. zu N. N., welcher das tarifmäßige Chausseegeld mit Sgr. Pf. zu entrichten verweigert hat, sind zu dessen Erlangung
(Bezeichnung des Pfandes.)
abgepfändet worden. Hierüber wird die gegenwärtige Bescheinigung mit dem, von dem N. N. anerkannten Eröffnen ertheilt: daß, wenn die Pfandstücke nicht binnen Vier Wochen durch Entrichtung des rückständigen Chausseegeldes eingelöset werden sollten, darüber dem Hauptamte zu N. N. Anzeige gemacht, durch dieses der Verkauf des Pfandes veranlaßt, und das Chausseegeld nebst den Verkaufskosten daraus berichtigt werden wird.

N. N. den . . . . (Stempel der Hebestelle.) Der Chausseegeldpächter. N. N.

Muster II.
§. 9 der Pachtbedingungen.

Dieses Kassenbuch enthält Folien, und ist mit einer Schnur durchzogen, deren beide Enden von dem unterschriebenen Haupt-Amte angesiegelt sind.

Haupt-Zoll-/Steuer-Amt zu N. N.

Kassen-Buch

über die bei der Chausseegeld-Hebestelle zu N. N. im Jahre 18 . . vorgekommenen Einnahmen und Ausgaben an Chausseegeldstrafen und abgepfändeten Sachen, so wie an nacherhobenem Chausseegelde.

An das K. Zoll-/Steuer-Amt zu N. N.

eingereicht am ten Jan. 18 . . und geführt von dem Chausseegeld-Pächter N. N.

Nachricht. Die untenstehende Schrift und die beigefügten Zahlen gelten als Beispiele der Eintragung. Nach Ablauf eines jeden Jahres ist dieses Kassenbuch abzuschließen und an das vorgesetzte Hauptamt zur Revision einzusenden.

Laufende Nr.	Datum.	Einnahme.	Depositen. Geld-Depositen. Thl.	sg.	pf.	Natural-Depositen. (Benennung derselben.)
		Bestand aus vorigem Jahre	—	—	—	
1	3. Jan. 1845	Strafe des N. N. zu N. N., welcher ohne anzuhalten, mit 2 Pferden bei der Hebestelle vorübergefahren, von dem Aufseher N. aber zurückgebracht worden . . .	1	—	—	
2	. . . . . .	Strafe des N. N. zu N., desgl. und von dem N. N. angehalten	1	—	—	
3	20. Dec. —	Pfand, in Beschlag genommen dem N. zu N., welcher durch eigenmächtiges Oeffnen des Schlagbaums 3 Rthlr. verwirkt hat, auf Anzeige des Chaussee-Aufsehers N. .	—	—	—	ein Mantel von blauem Tuche.
4	26 dto.	Von dem N. zu N. ist, für das Umfahren der mit einmeiliger Hebebefugniß versehenen Barriere N. mit einem einspännigen Kabriolet, gegen Ausgabe des vorschriftsmäßigen Chausseezettels, das Chausseegeld nacherhoben mit . . . . 1 Sgr.; außerdem an Strafe eingezogen . . .	1	—	—	
		Summa der Einnahme	3	—	—	ein Mantel.
		Die Ausgabe beträgt nebenstehend	3	—	—	
		Bleibt mithin Bestand welcher in das nächste Kassenb. übertragen ist.	—	—	—	ein Mantel.

Laufende Nr.	Datum.	Ausgabe.	Depositen Geld-Depositen. Thl.	sg.	pf.	Natural-Depositen. (Benennung derselben.)
1	5. Jan. 1845	An das K. Hauptamt die Strafen des N. N. und N. Nr. 1 und 2 der Einnahme . .	2	—	—	
2	30. Dec. —	Desgl. die unter Nr. 4 der Einnahme nachgewiesene Strafe	1	—	—	
		Summa der Ausgabe	3	—	—	

Anl. b.

Allgemeine Bedingungen für die Lizitation der Verpachtung von Chausseegeld-Hebestellen.

§. 1. Die Verpachtung geschieht durch Aufgebot in Thalersummen, welche durch fünf ohne Rest getheilt werden können. Sobald die Anwesenden auf Befragen erklären, nicht weiter bieten zu wollen, wird der Verpachtungs-Termin geschlossen.

§. 2. Nur solche Personen werden zum Bieten zugelassen, welche schon als dispositionsfähig bekannt sind, oder ihre Dispositionsfähigkeit gehörig nachweisen, und zugleich im Stande und bereit sind, ihr Gebot nach Vorschrift des §. 4 sicher zu stellen.

§. 3. Wer für einen andern bieten will oder geboten hat, muß dies vor dem Abschlusse der Lizitationsverhandlung zu Protokoll erklären, sich durch gehörige Vollmacht, oder durch sofortige Gestellung seines Vollmachtgebers ausweisen und darthun, daß bei letzterem die, §. 2 bezeichneten Erforderniſſe vorhanden sind.

Später ist die Abtretung des Gebots an einen andern nur unter ausdrücklicher Genehmigung der verpachtenden Provinzialbehörde, welche die Genehmigung nach Befinden versagen kann, zulässig.

§. 4. Der verpachtenden Provinzialbehörde bleibt die Ertheilung des Zuschlages an einen der drei Bestbietenden vorbehalten. Diese sind drei Monate an ihr Gebot gebunden und haben für die Erfüllung desselben sofort im Termin durch Hinterlegung der, von der verpachtenden Provinzialbehörde bestimmten Summe in baarem Gelde oder in Staatspapieren Sicherheit zu bestellen. Nur ausnahmsweise kann diese Sicherheitsbestellung durch Bürgschaft erfolgen.

Diejenigen, welche den Zuschlag nicht erhalten, werden hiervon besonders benachrichtigt werden.

§. 5. Nachgebote werden nicht angenommen. Im Falle der, der Provinzialbehörde zustehenden Versagung des Zuschlages wird, nach Befinden, die Lizitation wiederholt werden.

§. 6. Bis zur Bestellung der, nach dem §. 18 der allgemeinen Kontraktsbedingungen zu leistenden Pachtkaution haftet die im Verpachtungstermine bestellte Kaution oder Bürgschaft auch für die Erfüllung der Pachtbedingungen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1845 S. 140 Nr. 171.)

Viertes Kapitel.

Von der Bestrafung der Tarif-Ueberschreitungen bei Erhebung der Chaussee-Ausgaben.

G. v. 20. März 1837 wegen Bestrafung der Tarif-Ueberschreitungen bei Erhebung von Kommunikations-Abgaben¹).

Wir Friedrich Wilhelm 2c. 2c. verordnen zur Sicherstellung des Publicums gegen Bedrückungen bei Erhebung von Kommunikations-Abgaben, auf den Antrag Unseres Staats-Min. und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1. Wer bei Erhebung von Chaussee-, Wege-, Brücken- Fähr- und Schleusengeldern und andern dergl. Kommunikations-Abgaben von denjenigen, welche diese Abgaben zu entrichten haben, mehr einfordert und erhebt, als die vorgeschriebenen Tarifs, Taxen oder Regl. gestatten, soll mit einer Geldbuße bestraft werden, welche auf den zehnfachen Betrag des zu viel Erhobenen, mindestens aber auf Fünf Thlr. zu bestimmen ist. Hat der Thäter sich mehrere solche Ueberschreitungen zu Schulden kommen lassen, und ist der Gesammtbetrag des zu viel Erhobenen nicht genau zu ermitteln, so tritt eine Geldbuße von

¹) Dies Gesetz ist durch das Strafgesetzbuch v. 14. April 1851 für aufgehoben nicht zu erachten.

Fünf bis Funfzig Thlr. ein, insofern der zehnfache Betrag desjenigen, was als zu viel erhoben wirklich nachgewiesen wird, Funfzig Thaler nicht übersteigt.

§. 2. Die vorstehend bestimmte Strafe trifft den Thäter, ohne Unterschied, ob er die Abgabe, wie der Eigenthümer oder Pächter für eigene Rechnung, oder für Rechnung und im Namen eines andern erhob, er mag das zu viel Erhobene in seines eigenen oder des Andern Nutzen verwendet haben.

§. 3. Gleiche Strafe, wie den Thäter, trifft die Privatberechtigten oder Pächter, welche dergleichen Ueberschreitungen von ihren Einnehmern, desgleichen die Einnehmer, welche solche von ihren Geschäftsgehülfen wissentlich geschehen lassen.

§. 4. Jeder Einnehmer, welcher den Empfang durch Andere verrichten läßt, ist civilrechtlich für die von letzteren begangenen Ueberschreitungen der Hebungssätze in Ansehung der Entschädigung, Kosten und Geldstrafe subsidiarisch verhaftet.

§. 5. Im Falle der Wiederholung, nach bereits vorhergegangener rechtskräftiger Verurtheilung, treten folgende Strafbestimmungen ein:

1) Der Privatberechtigte hat eine Geldbuße von Zwanzig bis Fünfhundert Thlr. verwirkt.

2) Der Pächter ist, außer der im §. 1 bestimmten Strafe, aus der Hebung zu setzen und es ist solche nach dem Ermessen der Provinzial-Verwaltungs-Behörde, mit Berücksichtigung der Anträge des Verpächters, entweder für Rechnung oder auf Kosten des Pächters, dessen Verpflichtungen aus dem Pachtvertrage unverändert bleiben, unter Sequestration zu stellen, oder auf dessen Gefahr und Kosten anderweit im Wege der öffentlichen Versteigerung zu verpachten.

3) Diejenigen, welche von den Berechtigten oder Pächtern mit der Hebung beauftragt worden, sind, außer der im §. 1 verwirkten Strafe, von dem Hebungsgeschäft sofort zu entfernen. Der Berechtigte oder Pächter, welcher die Entfernung nach der Bekanntmachung des Erkenntnisses nicht gleich bewirkt, soll mit einer Geldbuße von Fünf bis Funfzig Thlr. bestraft werden.

§. 6. Wer sich, nach einer wegen Ueberschreitung der Hebungssätze rechtskräftig erfolgten Verurtheilung, desselben Vergehens nochmals schuldig macht, wird dadurch unfähig eine Hebung dieser Art zu pachten; geschieht es dennoch, so hat derselbe in jedem Falle, außerdem aber auch der Verpächter, wenn ihm diese Unfähigkeit bekannt gewesen ist, eine Geldbuße von Fünf bis Funfzig Thlr. verwirkt.

§. 7. Auch darf derjenige, welcher nach vorstehender Bestimmung (§. 6) zur Pachtung einer Hebung unfähig ist, von keinem Einnehmer zur Besorgung des Empfanges oder zur Hülfsleistung dabei gebraucht werden; die wissentliche Uebertretung dieses Verbots zieht eine Geldbuße von Fünf bis Funfzig Thlr. nach sich.

§. 8. Bei allen in dem gegenwärtigen Gesetze verordneten Geldbußen tritt im Falle des Unvermögens des Verurtheilten verhältnißmäßige Gefängnißstrafe an deren Stelle; in dem Falle des §. 4. wird jedoch die Gefängnißstrafe an dem Thäter erst dann vollstreckt, wenn die Geldbuße auch von dem subsidiarisch Verhafteten nicht beizutreiben ist.

§. 9. Alle in Allgemeinen oder besondern Gesetzen verordneten Strafen der in dem gegenwärtigen Ges. erwähnten Vergehen, werden hierdurch aufgehoben, und insonderheit hinsichtlich der linken Rheinseite der Rheinprovinz der Art. 12 des Ges. v. 3. Nivose Jahres 6. (23. Dec. 1797) und die Art. 52, 54 und 55 des Ges. v. 6. Frimaire des Jahres 7. (26. Nov. 1798) außer Kraft gesetzt.

§. 10. Wenn Staats- oder Kommunal-Beamte bei der ihnen amtlich aufgetragenen Erhebung von Kommunikations-Abgaben sich der Ueberschreitung der Hebungssätze schuldig machen, so finden auf sie die allgemeinen Strafbestimmungen für Vergehen der Staatsdiener Anwendung[1]). (G. S. 1837 S. 57.)

Fünfter Abschnitt.

Von den gesetzlichen Einschränkungen in Betreff des Verkehrs auf den Kunststraßen.

Vorbemerkung.

Der Verkehr auf den Kunststraßen unterliegt verschiedenen gesetzlichen Beschränkungen. Diese bezwecken theils den Schutz der Chausseen gegen eine ihrer Erhaltung nachtheilige Art der Benutzung und Ausübung des Verkehrs auf denselben, theils die Sicherheit des auf den Kunststraßen verkehrenden Publikums, theils endlich die Kontrolle und Sicherstellung des zu entrichtenden Chausseegeldes.

---

[1]) Vergl. die §§. 326 und 327 des Strafgesetzbuchs v. 14. April 1851.

I.

Vorschriften zum Schutze der Kunststraßen gegen eine ihrer Erhaltung nachtheilige Art der Benutzung und Ausübung des Verkehrs auf denselben.

Zur Erreichung dieses Zweckes sind:

A. Vorschriften über die Breite und Beschaffenheit der Radfelgen, die Schwere und Breite der Ladungen, den Beschlag der Zugthiere und gegen das Spurhalten ergangen. Es disponirt in diesen Beziehungen die nachstehende V. vom 17. März 1839, betreffend den Verkehr auf den Kunststraßen[1]).

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. haben für nöthig erachtet, den Nachtheilen, welche die bisher veranstaltete Willkühr hinsichtlich der Belastung und Einrichtung der Fuhrwerke, sowohl für die Unterhaltung der Kunststraßen, als für den Verkehr auf denselben, mit sich bringt, durch geeignete Vorschriften zu begegnen. Zu diesem Behufe verordnen Wir nach dem Antrage Unseres Staats-Min. wie folgt:

§. 1. Beim Befahren aller zusammenhängenden Kunststraßen soll an allem gewerbsmäßig betriebenen Fracht-Fuhrwerk, sowohl dem zwei als dem vierrädrigen, ohne Unterschied der Bespannung, der Beschlag der Radfelgen (d. h. der auf die Räder gelegte Metallstreifen) eine Breite von mindestens vier Zoll haben[2]).

Auf welche Kunststraßen diese Vorschrift Anwendung findet, wird durch besondere Bekanntmachungen Unseres Finanz-Min. näher bestimmt werden.

§. 2. Die Ladung der gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke darf auf allen Kunststraßen ohne Unterschied, bei einer Felgenbreite von weniger als fünf Zoll an Gewicht nicht mehr betragen, als:

	in der Zeit vom 15. Nov. bis 15. April	in der Zeit vom 15. April bis 15. Nov.
a) bei vierrädrigem Fuhrwerk	60 Centner.	80 Centner.
b) bei zweirädrigem Fuhrwerk	30 Centner.	40 Centner.

§. 3. Bei einer größeren Felgenbreite ist ein stärkeres, als das oben (§. 2) bestimmte Gewicht der Ladung in so weit erlaubt, daß bei einer Felgenbreite von fünf, jedoch unter sechs Zoll:

	in der Zeit vom 15. Nov. bis 15. April	in der Zeit vom 15. April bis 15. Nov.
a) bei vierrädrigem Fuhrwerk	80 Centner.	100 Centner.
b) bei zweirädrigem Fuhrwerk	40 Centner.	50 Centner.
bei einer Felgenbreite von sechs Zoll:		
a) bei vierrädrigem Fuhrwerk	100 Centner.	120 Centner.
b) bei zweirädrigem Fuhrwerk	50 Centner.	60 Centner.

höchstens geladen werden dürfen.

Eine stärkere Belastung ist auch bei Anwendung noch breiterer Felgen nicht gestattet. Eine Ausnahme hiervon tritt jedoch dann ein, wenn die Ladung aus einer untheilbaren Last (z. B. großen Bausteinen) von größerem Gewicht besteht, in welchem Falle auch eine größere Felgenbreite als sechs Zoll nicht erforderlich ist.

§. 4. Jeder Führer eines gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerks, welches eine Kunststraße befährt, ist verpflichtet, den mit der Kontrolle beauftragten Beamten (§. 14)

---

[1]) Das Publik. der K. Reg. zu Coblenz v. 20. Febr. 1821 (A. V. 194.—1. 107), welches bemerkte, daß das G. v. 7. Ventose XII., worin die erlaubte Breite der Radfelgen an Güterwagen näher bestimmt, und jede geringere Breite der Radfelgen bei 50 Franken Strafe verboten worden, durch den Chausseegeld-Tarif v. 31. Jan. 1819 außer Kraft gesetzt sei, ist jetzt ebensowenig mehr von praktischer Bedeutung, als die Bestimmungen des erwähnten Tarifs selbst, wonach die Höhe des zu entrichtenden Chausseegeldes von der Breite der Radfelgen abhängig sein sollte.

[2]) Die K. O. v. 6. Nov. 1846 nebst dem Regul. v. 18. Oktober 1846 (G. S. 1846 S. 520) verbieten die Benutzung von Lastfuhrwerken in der Stadt Königsberg, deren Radfelgen nicht eine Breite von mindestens vier Zoll haben und nicht eine grade Oberfläche bilden, so daß die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben nicht hervorragen, sondern eingelassen sind, bei 1 bis 10 Thlr. Geldbuße oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe.

auf Erfordern das Gewicht der Ladung, unter Vorzeigung der Frachtbriefe und sonstigen darüber sprechenden Papiere, anzugeben. Auch muß derselbe, wenn das Fuhrwerk von einem Spediteur oder Schaffner befrachtet worden, mit einem Ladeschein von Seiten des Letztern versehen sein, woraus das Gewicht der Ladung im Ganzen sich ergiebt.

Wenn die Angabe der Größe der Ladung oder die Vorzeigung der darüber sprechenden Papiere verweigert wird, imgleichen wenn der Führer nicht mit dem oben vorgeschriebenen Ladeschein versehen ist, ist derselbe verpflichtet, einer speziellen Ermittelung der Größe der Ladung auf seine alleinige Gefahr und Kosten sich zu unterwerfen

§. 5. Im Falle dringenden Verdachts, daß, der Angabe des Führers (§. 4) ungeachtet, das Fuhrwerk mit einer größeren Ladung, als nach den Bestimmungen der §§. 2. 3. zulässig ist, versehen sei, bleibt die spezielle Ermittelung der Größe der Ladung vorbehalten. Die damit verbundenen Kosten und Auslagen fallen, wenn sich ergiebt, daß die Ladung das angegebene Maaß wirklich überschreitet, dem Führer zur Last; im entgegengesetzten Falle werden dieselben von der Chaussee-Verwaltung getragen. Auch sollen die vorgedachten Kosten und Auslagen dann von der letzteren übernommen werden, wenn zwar die Ueberschreitung der in den §§. 2. 3. für die Ladung vorgeschriebenen Gewichtssätze ermittelt ist, jedoch der Nachweis geführt wird, daß das Gesammtgewicht des Wagens und der Ladung zusammen nicht größer sei, als nach den Bestimmungen des folgenden §. 6 sich als zulässig ergiebt.

§. 6. Wo geeignete Anstalten vorhanden sind, um das Gesammtgewicht des Wagens und der Ladung zusammen zu ermitteln, muß der Führer einer solchen Ermittelung sich unterwerfen. Es sind dabei auf das Gewicht des Wagens, einschließlich allen Zubehörs, als: Leinewand, Stroh, Ketten, Winden u. s. w.,

a) bei vierrädrigem Fuhrwerk
   bei einer Felgenbreite
   unter fünf Zoll . . . . 40 Centner,
   von fünf Zoll, jedoch unter sechs Zoll . . 45 Centner,
   von sechs Zoll und darüber . . . . . 50 Centner,

b) bei zweirädrigem Fuhrwerk die Hälfte dieser Sätze

zu rechnen, dergestalt, daß das Gesammtgewicht des Wagens und der Ladung zusammen nicht mehr betragen darf als sich bei Hinzurechnung der vorbestimmten Sätze zu den oben (§§. 2. 3.) für die Ladung allein vorgeschriebenen Gewichtssätzen ergiebt.

§. 7. Beim Verfahren von Stein- oder Braunkohlen und von Getreide soll auch dasjenige Fuhrwerk, welches nicht zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk gehört, auf allen Kunststraßen ohne Unterschied mit wenigstens vier Zoll breiten Radfelgen versehen sein, sobald die Ladung

a) bei vierrädrigem Fuhrwerk mehr als 50 Centner,
b) bei zweirädrigem Fuhrwerk mehr als 25 Centner

beträgt; es soll aber in dieser Hinsicht eine Getreideladung von $2\frac{1}{2}$ oder $1\frac{1}{4}$ Wispeln niemals höher als zu 50 oder 25 Centnern gerechnet werden.

Die obige Bestimmung findet jedoch auf das landwirthschaftliche Fuhrwerk aus benachbarten Staaten, in denen dergleichen Vorschriften nicht bestehen, beim Verkehr innerhalb 3 Meilen von der Grenze nicht Anwendung.

§. 8. Die Größe der Ladung ist, wenn an dem §. 7 gedachten Fuhrwerk die Radfelgen unter 4 Zoll breit sind, auf Verlangen nach Centnern oder nach Scheffeln, und zwar, Falls die Ladung in Kohlen besteht, unter Vorzeigung des Ladescheins, mit welchem der Führer bei der Grube oder Niederlage sich versehen muß, von dem Führer anzugeben, widrigenfalls auf seine Gefahr und Kosten eine spezielle Ermittelung der Größe der Ladung veranlaßt werden kann.

Eine gleiche Ermittelung bleibt im Falle dringenden Verdachts, daß die Ladung, der Angabe ungeachtet, das im §. 7 vorgeschriebene Maaß überschreite, vorbehalten. Die damit verbundenen Kosten und Auslagen sind, wenn die Ueberschreitung festgestellt wird, von dem Führer, sonst aber von der Chaussee-Verwaltung zu tragen.

§. 9. Auf allen Kunststraßen ohne Unterschied darf mit keinem Fuhrwerk gefahren werden, an dessen Radfelgen

1) die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben nicht eingelassen sind, sondern vorstehen,
   oder
2) der Beschlag so konstruirt ist, daß er keine grade Oberfläche bildet.

Das letztere Verbot (zu 2) findet jedoch auf solche Radbeschläge nicht Anwendung, welche blos in Folge der Abnutzung eine gewölbte Oberfläche angenommen haben.

§. 10. Es darf auf keiner Kunststraße mit einer mehr als neun Fuß breiten Ladung gefahren werden, und tritt die abweichende Bestimmung zu dem Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 außer Kraft[1]).

§. 11. Die Zugthiere an den auf den Kunststraßen fahrenden Fuhrwerken dürfen nicht mit solchen Hufeisen versehen sein, deren Stollen mehr als zwei Drittel Zoll über die Hufeisenfläche hervorragen.

§. 12. Das Spurhalten auf den Kunststraßen wird hierdurch untersagt.

§. 13. Die Bestimmungen der §§. 1 bis 9 treten mit dem 1. Jan. 1840 und diejenigen der §§. 10 und 11 mit dem 1. Juli 1839 in Kraft; das Verbot des §. 12 aber kommt sofort zur Ausführung.

§. 14. Auf die Beobachtung der obigen Vorschriften haben die Zoll- und Steuer-Beamten bei Gelegenheit ihrer Amtsverrichtungen, ferner die Wegegeld-Einnehmer und Wegegeld-Pächter, die Wegeaufseher und Wärter, imgleichen die Polizei-Beamten und Gensdarmen, insbesondere durch Revision bei den Ausspannungen und Gasthöfen, wo die Fuhrleute zu verkehren pflegen, strenge zu wachen, auch steht den Forstbeamten die Aufsicht darüber zu. Es soll jedoch das Personenfuhrwerk während des Fahrens nicht zu dem Zweck angehalten werden, um die Beobachtung der Vorschriften der §§. 9 bis 11 zu untersuchen.

§. 15. Jede Uebertretung der Vorschriften der §§. 1, 2, 3, 6, 7, 9, 10, 11 ist mit einer Strafe von zehn Thlr. polizeilich zu bestrafen. Falls es sich von Ueberschreitung der in den §§. 2. 3. für die Ladung vorgeschriebenen Gewichtssätze handelt, soll jedoch eine Bestrafung nicht eintreten, wenn der Nachweis geführt wird, daß das Gesammtgewicht des Wagens und der Ladung zusammen nicht größer sei, als nach den Bestimmungen des §. 6 sich als zulässig ergiebt.

Mit dem wegen Uebertretung der obigen Vorschriften (§§. 1, 2, 3, 6, 7, 9, 10, 11) angehaltenen Fuhrwerk darf sodann die Reise nur bis zur nächsten in der Richtung derselben gelegenen Stadt fortgesetzt werden, ohne daß die nöthige Aenderung bewerkstelligt wird, widrigenfalls die vorgeschriebene Strafe von Neuem eintritt. Es ist jedoch bei Uebertretung der Vorschriften des §. 1 und des §. 9 dem ausländischen Fuhrwerk das Umkehren und Zurückfahren auf demselben Wege, woher das Fuhrwerk gekommen ist, ohne vorgängige Aenderung zu gestatten[2]).

§. 16. Wenn die in Gemäßheit der §§. 4 und 8 erforderte Angabe der Größe der Ladung oder die Vorzeigung der darüber sprechenden Papiere verweigert wird, imgleichen wenn der Führer nicht mit dem daselbst vorgeschriebenen Lade-Schein versehen ist, soll, außer der nach §§. 4. 8 vorbehaltenen speziellen Ermittelung der Größe der Ladung auf alleinige Gefahr und Kosten des Führers, jederzeit eine Ordnungsstrafe[3]) von einem Thaler eintreten.

§. 17. Die Uebertretung des §. 12 soll mit einer Strafe von einem halben Thaler polizeilich bestraft werden.

§. 18. Die in den §§. 15 bis 17 bestimmten Strafen können sowohl gegen den Führer des Fuhrwerks, als gegen den Eigenthümer desselben, und insbesondere in das Fuhrwerk selbst sofort vollstreckt werden.

§. 19. Die Ausstellung unrichtiger Ladescheine, über die Größe der von den Frachtfuhrwerken (§. 4) oder den Kohlenfuhrwerken (§. 8) eingenommenen Ladungen, ist, sofern damit kein härter zu bestrafendes Vergehen verbunden ist, mit einer Strafe von einem Thlr. bis zehn Thlr. polizeilich zu ahnden.

§. 20. Von allen wirklich eingezogenen Strafen soll den angebenden Beamten (§. 14) die Hälfte als Denunzianten-Antheil zukommen[4]).

Die gegenwärtige V., welche sogleich und außerdem im Laufe dieses Jahres dreimal

---

[1]) Vergl. die zusätzliche Bestimmung Nr. 4 zum Tarif v. 1828 (s. oben S. 309.)

[2]) Ueber die Kompetenz der Rheinischen Polizeigerichte bei Uebertretungen der V. v. 17. März 1839, vergl. das R. des K. Just. Min. v. 3. Juni 1840 (Min. Bl. der inn. Verw. 1840 S. 323 Nr. 581, s. unten in Absch. VI. Kap. 3 sub II. B.)

[3]) Ueber die Kompetenz der Rheinischen Polizeigerichte in Betreff der mit einer Ordnungsstrafe bedrohten Zuwiderhandlungen gegen die V. v. 17. März 1839, vergl. das R. des K. Fin. Min. v. 31. Dec. 1840. (Min. Bl. der inn. Verw. 1840 S. 488 Nr. 841, s. unten in Absch. VI. Kap. III. sub II. B.)

[4]) Diese Bestimmung ist durch den §. 18 des Regul. v. 7. Juni 1844, betr. das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen (s. unten in Absch. VI. Kap. 3) aufgehoben.

durch die Amts= und Intelligenz=Bl. bekannt zu machen ist, soll in dem ganzen Umfang Unserer Monarchie, mit vorläufiger Ausnahme der Kreise Wetzlar, Erfurt, Schleusingen und Ziegenrück, Anwendung finden. (G. S. 1839. S. 80.)

Zur Ergänzung und Erläuterung dieser V. sind ergangen:

AA. Zum §. 1 der V. v. 17. März 1839.

1) C. R. des K. Min. für H., G. und öffentl. A. (v. d. Heydt) v. 23. Jan. 1852 an sämmtl. K. Reg. und Prov. St. Dir., mit dem Verzeichniß derjenigen Kunststraßen, auf welche die Vorschrift des §. 1 des G. Anwendung findet.

Auf Grund des §. 1 der V. v. 17. März 1839, den Verkehr auf den Kunststraßen betr. (G. S. 1839 S. 80) werden in dem anl. Verzeichnisse (Anl. a.) diejenigen Kunststraßen namhaft gemacht, auf welche das Verbot des Gebrauchs von Radfelgen unter vier Zoll Breite bei allem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk, wenn die Ladungen zwanzig und zehn Centner bei resp. vierrädrigem und zweirädrigem Fuhrwerke übersteigen, v. 1. April d. J. ab Anwendung findet. Das Verzeichniß v. 22. Nov. 1839[1]) und die Nachtrags=Verzeichnisse v. 31. Mai 1842[2]), 31. Juli 1844, 28. Aug. 1845, 19. Mai 1846 und 13. Febr. 1848 treten vom gedachten Tage an außer Kraft.

Anl. a.

Verzeichniß

derjenigen Straßen, auf denen der Gebrauch von Radfelgen unter 4 Zoll Breite, in Folge des §. 1 der V. v. 17. März 1839 für alles gewerbsmäßig betriebene Frachtfuhrwerk verboten ist.

Regierungsbezirk Potsdam.

1) Von Berlin über Baßdorf, Zerpenschleuse, Prenzlow bis zur Bezirks=Grenze auf Pasewalk.
2) Von Berlin über Werneuchen, Neustadt=Eberswalde, Angermünde, Schwedt bis zur Bezirksgrenze auf Stettin.
3) Von der Mecklenburgischen Grenze bei Wolfshagen über Prenzlow, Gramzow nach Paßow an der Berlin=Stettiner Eisenbahn.
4) Von Gramzow über Greifenberg nach Angermünde.
5) Von Neustadt=Eberswalde nach Oderberg.
6) Von Tiefensee nach Freienwalde.
7) Von Neustadt=Eberswalde über Freienwalde nach Wriezen.
8) Von Tiefensee über Prötzel bis zur Bezirks=Grenze auf Müncheberg.
9) Von Werftpfuhl bis in die Straße Nr. 8 und in Prötzel wieder aus derselben abgehend nach Wriezen.
10) Von Berlin über Tasdorf bis zur Bezirks=Grenze auf Müncheberg.
11) Von Berlin (Hallesches Thor) über Glasow, Zossen, Baruth bis zur Bezirks=Grenze auf Cottbus.
12) Von Berlin (Cottbuser Thor) nach Glasow.
13) Von Berlin über Potsdam, Treuenbrietzen bis zur Bezirks=Grenze auf Wittenberg.
14) Von Treuenbrietzen über Jüterbogk bis zur Bezirks=Grenze auf Dresden.
15) Von Potsdam über Brandenburg bis zur Bezirks=Grenze auf Genthin.
16) Von Berlin über Spandau, Nauen, Perleberg, bis zur Mecklenburgischen Grenze auf Ludwigslust.
17) Von Potsdam nach Spandau.
18) Von Potsdam nach Wustermark.
19) Von Perleberg nach Wittenberge.
20) Von der Bezirks=Grenze bei Havelberg über Kletzke, Pritzwalk, Meyenburg bis zur Mecklenburgischen Grenze.
21) Von Berlin über Oranienburg, Gransee bis zur Mecklenburgischen Grenze, und durch die Sprenkelheide auf Neu=Strelitz.
22) Von den Rehbergen über Tegel, Cremmen nach Neu=Ruppin.
23) Von Prenzlow über Boitzenburg nach Lychen.
24) Von Neu=Ruppin nach Bückwitz zum Anschluß an die Berlin=Hamburger Chaussee.
25) Von Weißensee nach Bernau.
26) Von Berlin über Moabit nach Charlottenburg.
27) Von Boitzenburg nach Greiffenberg.

---

[1]) Vergl. im Centralbl. d. Fin. Min. 1840 S. 76 Nr. 5.

[2]) a. a. O., 1842. S. 346. Nr. 144.

28) Von Perleberg nach Pritzwalk.
29) Von Zernitz über Kyritz und Wittstock bis zur Mecklenburgischen Grenze.
30) Von Mittenwalde über Templin und Zehdenick nach Gransee.
31) Von Berlin nach Königs=Wusterhausen.
32) Von Wriezen über Eichwerder nach Neu=Lewin.

Regierungs=Bezirk Frankfurt a. O.

1) Von der Bezirks=Grenze bei Heidekrug über Müncheberg, Cüstrin, Landsberg bis zur Bezirks=Grenze bei Hochzeit.
2) Von der Bezirks=Grenze in der Richtung von Tiefensee über Müncheberg, Frankfurt, Crossen bis wieder zur Bezirks=Grenze auf Grünberg.
3) Von Cüstrin über Sonnenberg bis zur Bezirks=Grenze auf Schwerin.
4) Von Königsberg nach Nieder=Kränig.
5) Von Frankfurt bis an die Straße Nr. 1 bei Manschnower Mühle.
7) Von der Bezirks=Grenze bei Golßen über Cottbus, Spremberg bis wieder zur Bezirks=Grenze auf Hoyerswerda.
9) Von Spremberg über Tschernitz bis zur Bezirks=Grenze auf Muskau.
10) Von Frankfurt über Drossen nach Burgwall.

Regierungs=Bezirk Breslau.

1) Von Breslau über Trebnitz, Trachenberg bis zur Bezirks=Grenze auf Rawicz.
2) Von Trebnitz über Militsch bis zur Bezirks=Grenze bei Zduny.
3) Von Breslau über Oels nach Wartenberg.
4) Von Breslau über Ohlau, Brieg bis zur Bezirks=Grenze auf Oppeln.
5) Von Breslau über Lissa, Neumarkt bis zur Bezirks=Grenze auf Parchwitz.
6) Von Breslau über Schweidnitz, Freiburg bis zur Bezirks=Grenze auf Landshut.
7) Von Breslau aus der vorigen Straße bei Klettendorf abgehend, über Nimptsch, Frankenstein, Glatz, Mittelwalde bis zur Böhmischen Grenze.
8) Von der Böhmischen Grenze bei Nachod über Reinerz, Glatz, Reichnestein bis zur Bezirks=Grenze auf Neiße.
9) Von Reichenstein über Frankenstein, Reichenbach, Schweidnitz, Striegau bis zur Bezirks=Grenze auf Jauer.
10) Von der Bezirks=Grenze in der Richtung von Landshut über Waldenburg, Neurode nach Glatz.
11) Von Waldenburg über Freiburg, Striegau nach Maltsch an der Oder.
12) Von Hermsdorf über Weißstein bis zur Bezirks=Grenze auf Reichenau.
13) Aus der vorigen Straße durch Obersalzbrunn nach Gorgau.
14) Aus der Straße Nr. 11 abgehend, durch Ober=Altwasser bis in die Straße Nr. 10.
15) Von Schweidnitz über die rothe Höhe bis in die Straße Nr. 10 auf Waldenburg.
16) Von Schweidnitz nach Tannhausen.
17) Von Heidersdorf über Reichenbach, Volpersdorf nach Neurode und von Volpersdorf nach Luisenhain.
19) Von Eckersdorf nach Wartha.
20) Aus der Straße Nr. 9 abgehend, über Gnadenfrei nach Dierdorf.
21) Von Reichenbach über Peterswaldau, Steinseifersdorf, Wüstenwaltersdorf, bis in die Straße Nr. 16 bei Hausdorf.
22) Von Glatz, bei Eisersdorf aus der Straße Nr. 7 abgehend, nach Landeck.
23) Von Breslau nach Strehlen.
24) Von Rosenhain bis zur Bezirks=Grenze auf Neiße.

Regierungs=Bezirk Oppeln.

1) Von der Bezirks=Grenze bei Schurgast über Oppeln, Gr. Strehlitz, Peiskretscham, Gleiwitz, Nicolai, Neu=Berun, bis zur Grenze mit Galizien bei Zaberzeg.
2) Von Neu=Berun über Klein=Chelm bis zur Grenze auf Krakau.
3) Von Oppeln über Malapane, Kieletzke, Tarnowitz, Beuthen, Königshütte bis zur Grenze bei Myslowitz.
4) Von Gleiwitz nach Königshütte.
5) Von Gleiwitz nach Tarnowitz.
6) Von Peiskretscham nach Beuthen.
7) Von Nicolai über Pleß bis zur Landes=Grenze.
9) Von Ratibor über Zauditz bis zur Landes=Grenze bei Klingebeutel unweit Troppau.
10) Von Pleß über Sohrau, Rybnick bis Ratibor.
11) Von Gleiwitz nach Rybnick.
12) Von der Bezirks=Grenze in der Richtung von Rosenhain über Grottkau, Neiße, Neustadt bis zur Landes=Grenze in der Richtung auf Jägerndorff.
13) Von Neiße über Ottmachau, Patschkau bis zur Bezirks=Grenze auf Reichenstein.
14) Von Neiße über Ziegenhals bis zur Landes=Grenze bei Zuckmantel.

15) Von Ziegenhals bis zur Landes-Grenze bei Niclasdorf in der Richtung auf Gräffenberg.

Regierungs-Bezirk Liegnitz.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Crossen über Grünberg, Lüben, Parchwitz, bis zur Bezirks-Grenze auf Neumarkt.
2) Von Neusorge über Groß-Glogau bis zur Bezirks-Grenze auf Fraustadt.
3) Von Glogau über Beuthen nach Neusalz.
4) Von Parchwitz über Liegnitz, Bunzlau, Görlitz bis zur K. Sächsischen Grenze bei Reichenbach.
5) Von Leschwitz nach Aufhalt a. d. O.
6) Von Liegnitz über Goldberg, Löwenberg, Greifenberg bis zur Böhmischen Grenze auf Friedland.
7) Von Lüben über Liegnitz, Jauer bis zur Bezirks-Grenze auf Striegau.
8) Von Greiffenberg über Hirschberg, Schmiedeberg, Landshut, bis zur Bezirks-Grenze auf Waldenburg.
9) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Freiburg über Reichenau, Landshut, Liebau bis zur Böhmischen Grenze.
11) Von Hirschberg nach Ketschdorf.
12) Von Landshut nach Ketschdorf.
13) Von Reichenau bis zur Bezirks-Grenze auf Weisstein.
14) Von der Josephinen Glashütte über Warmbrunn, Hirschberg, Schönau, Jauer nach Jenkau.
15) Aus der vorigen Straße über Schönau, Goldberg nach Haynau.
16) Von Löwenberg nach Spiller.
18) Von Görlitz bis zur K. Sächsischen Grenze bei Radmeritz.
19) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Spremberg über Muskau, Niesky, Görlitz, Seidenberg bis zur Böhmischen Grenze.
20) Von Lauban nach Kohlfuhrt.
21) Von Niesky, bei Jänkendorf aus der Straße Nr. 19 abgehend, über Seiffersdorf, bis zur K. Sächsischen Grenze auf Löbau.
22) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Spremberg über Hoyerswerda nach der K. Sächsischen Grenze auf Dresden.
23) Von Hoyerswerda bis zur K. Sächsischen Grenze auf Bautzen.
24) Von Görlitz nach Laubau.

Regierungs-Bezirk Magdeburg.

1) Von Magdeburg über Burg, Genthin bis zur Bezirks-Grenze bei Plaue.
2) Von Magdeburg über Egeln, Aschersleben bis zur Bezirks-Grenze auf Quenstädt.
3) Von Magdeburg über Wolmirstädt, Gardelegen, Salzwedel bis zur Hannöverschen Grenze auf Bergen.
5) Von Stendal nach Tangermünde und zwar bis zum linken Ufer der Elbe.
6) Vom rechten Ufer der Elbe, Tangermünde gegenüber bis nach Fischbeck auf der Genthin-Kletzker Kunststraße.
7) Von Genthin über Jerichow bis zur Bezirks-Grenze bei Havelberg.
8) Von Magdeburg über Irxleben, Erxleben, bis zur Braunschweigischen Grenze auf Helmstädt.
9) Von jenseits Egeln über Halberstadt, Darbesheim, Rocklum bis zur Braunschweigischen Grenze auf Wolffenbüttel.
10) Aus der vorigen Straße zwischen Athenstädt und Dadersheim abgehend über Zilly Osterwick, Hornburg bis zur Hannöverschen Grenze auf Schladen.
11) Von Halberstadt bis zur Braunschweigischen Grenze auf Blankenburg.
12) Aus der vorigen Straße abgehend über Derenburg bis zur Grenze mit der Grafschaft Wernigerode.
13) Von Croppenstedt über Quedlinburg bis zur Anhalt-Bernburgischen Grenze auf Gernrode.
14) Von Halberstadt nach Quedlinburg.
15) Von der Anhalt-Cöthenschen Grenze in der Richtung von Bernburg über Aschersleben, Ermsleben, bis zur Anhalt-Bernburgischen Grenze auf Ballenstedt.
16) Von Magdeburg über Atzendorf bis zur Anhalt-Bernburgischen Grenze auf Bernburg.
17) Von Egeln nach Atzendorf.
19) Die Verbindungsstraße und das Glacis von Magdeburg zwischen dem Sudenburger und Kröcken-Thor.

Regierungs-Bezirk Merseburg.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Treuenbrietzen über Wittenberg, Bitterfeld, Halle, Sangerhausen bis zur Bezirks-Grenze bei Nordhausen.

2) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Jüterbogk über Herzberg, Liebenwerda, Elsterwerda bis zur K. Sächsischen Grenze auf Dresden.
3) Von Eilenburg bis zur K. Sächsischen Grenze auf Leipzig.
4) Von Torgau bis zur K. Sächsischen Grenze auf Dahlen.
5) Von Wittenberg bis zur Anhalt-Bernburgischen Grenze auf Coswig.
8) Von Bitterfeld über Delitsch bis zur K. Sächsischen Grenze auf Leipzig.
10) Von der Anhalt-Bernburgischen Grenze über Cönnern, Halle, Schkeudiß bis zur K. Sächsischen Grenze auf Leipzig.
11) Von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Eckardsberga bis zur Großherzoglich Sächsischen Grenze auf Weimar.
12) Von Weißenfels über Zeiß bis zur Fürstlich Reußischen Grenze auf Gera.
13) Von Naumburg, aus der Straße Nr. 11 abgehend, über Meineweh bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze auf Altenburg.
14) Von Meineweh nach der Herzoglich Sächsischen Grenze auf Eisenberg.
15) Von Zeiß nach der K. Sächsischen Grenze auf Leipzig.
16) Von Weißenfels über Lützen bis zur K. Sächsischen Grenze auf Leipzig.
18) Von Dürrenberg bis in die vorige Straße auf Quesitz.
19) Von der K. Sächsischen Grenze bei Güntersdorf über Merseburg, Querfurt nach Artern.
20) Von Querfurt über Gleina, Freiburg, Naumburg bis zur Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Grenze auf Camburg.
21) Von der Bezirks-Grenze bei Aschersleben über Hettstedt nach Eisleben.
23) Von Sangerhausen über Artern, Heldrungen nach Kindelbrück.
24) Von Berga über Kelbra bis zur Schwarzenburgischen Grenze auf Frankenhausen, und wieder von der Schwarzenburgischen Grenze über Cölleda bis zur Großherzoglich Sächsischen Grenze auf Weimar.
25) Von Nordhausen bis zur Schwarzenburgischen Grenze auf Sondershausen.

Regierungs-Bezirk Erfurt.

1) Von der Bezirks-Grenze bei Nordhausen über Heiligenstadt bis zur Kurhessischen Grenze auf Witzenhausen.
3) Von Nordhausen über Mackenrode bis zur Hannöverschen Grenze bei Nixei.
4) Von der Hannöverschen Grenze in der Richtung von Göttingen über Heiligenstadt, Mühlhausen, Langensalza bis zur Herzoglich Sächsischen Grenze auf Gotha.
5) Von Dingelstädt über Worbis bis zur Hannöverschen Grenze auf Duderstadt.
6) Von Mühlhausen bis zur Kurhessischen Grenze auf Wanfried.
7) Von der Kurhessischen Grenze in der Richtung von Wanfried über Treffurt bis zur Großherzoglich Sächsischen Grenze bei Schnellmannshausen.
8) Von Mühlhausen über Langula bis zur Herzoglich Sächsischen Grenze auf Nazza.
10) Von der Bezirks-Grenze bei Kindelbrück über Weißensee nach Gebesee.
11) Von Straußfurt bis zur Schwarzenburgischen Grenze auf Greußen.

Regierung-Bezirk Cöln.

1) Von Deutz über Mühlheim bis zur Bezirks-Grenze auf Straßerhof.
2) Von Deutz über Bensberg, Overath, Neustadt bis zur Bezirks-Grenze auf Wegeringhausen.
3) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Opladen über Mühlheim, Siegburg, bis wieder zur Bezirks-Grenze auf Altenkirchen.
4) Von Mühlheim nach Gladbach.
5) Von der Bezirks-Grenze bei Hückeswagen über Wipperfürth, Gummersbach bis in die Straße Nr. 2 zu Niederseßmar.
6) Von Wipperfürth über Lindlar nach Engelskirchen.
7) Von Beuel über Siegburg nach Overath.
8) Von Hangelar, zwischen Hangelar und Siegburg aus der vorigen Straße abgehend, über Niederpleis nach Buisdorf.
9) Von Cöln über Bonn und Mehlem bis zur Bezirks-Grenze auf Sinzig.
10) Von Cöln über Worringen bis zur Bezirks-Grenze bei Dormagen.
11) Von Cöln über Stommeln bis zur Bezirks-Grenze auf Grevenbroich.
12) Von Cöln über Bergheim bis zur Bezirks-Grenze auf Jülich.
13) Von Cöln über Kerpen bis zur Bezirks-Grenze auf Düren.
14) Von Cöln über Brühl, Euskirchen und Münstereifel bis zur Bezirks-Grenze auf Blankenheim.
15) Von Bonn über Euskirchen und Kommern bis zur Bezirks-Grenze auf Gemünd.
16) Von Bonn über Meckenheim bis zur Bezirks-Grenze.
17) Von Brühl über Liblar nach Lechenich.

18) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Düren über Zülpich bis in die Straße Nr. 15 bei Euskirchen.
19) Von Ohl bis zur Bezirks-Grenze bei Rönsal.
20) Von Beuel über Obercassel bis Königswinter.

Regierungs-Bezirk Düsseldorf.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Mühlheim a. Rh. über Straßerhof, Wermelskirchen, Bonn, Lennep bis wieder zur Bezirks-Grenze auf Schwelm.
2) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Mühlheim a. Rh. über Opladen, Düsseldorf, Kaiserswerth, Duisburg, Dinslaken, Wesel, Emmerich, Elten bis zur Holländischen Grenze.
3) Von Düsseldorf über Mettmann, Elberfeld, Barmen bis zur Bezirks-Grenze auf Schwelm.
4) Von Düsseldorf über Ratigen, Mühlheim a. d. R., Oberhausen, Sterkrade bis zur Bezirks-Grenze auf Dorsten.
5) Von der Bezirks-Grenze bei Worringen über Neuß, Uerdingen, Rheinberg, Xanten, Cleve bis zur Holländischen Grenze auf Nymwegen.
6) Von Düsseldorf über Heerdt bis in die vorige Straße bei Niederdonk, dann bei Kloster-Meer wieder aus derselben abgehend über Osterrath, Crefeld, Aldekerk, Geldern, Goch nach Cleve.
7) Von der Bezirks-Grenze bei Schermbeck, über Wesel, Büderich, Issum, Geldern, Straelen, bis zur Niederländischen Grenze auf Venlo.
8) Von Uerdingen über Crefeld, Neersen, Gladbach, Dahlen, bis zur Bezirks-Grenze auf Erkelenz.
9) Von Düsseldorf über Bilk, Hamm, Neuß, Elsen bis zur Bezirks-Grenze auf Jülich.
10) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Cöln über Grevenbroich bis in die vorige Straße bei Elsen, dann wieder aus derselben bei Elsgen über Odenkirchen, Gladbach, Viersen, Dülken, Breyell, Kaldenkirchen, bis zur Niederländischen Grenze auf Venlo.
11) Von Neuß über Gohr bis in die vorige Straße bei Rommerskirchen.
12) Von Grevenbroich über Wewelinghofen und Capellen bis in die Düsseldorf-Jülicher Straße Nr. 9.
13) Aus der Straße Nr. 9 bei Löweling über Grefrath, Rheidt nach Dahlen.
14) Von Neuß über Büttgen bis in die Straße Nr. 8 auf Gladbach.
15) Von Heerdt über Neußerfürth, den Nord-Kanal entlang bis in die Straße Nr. 8 auf Gladbach.
16) Von Obercassel an der Straße Nr. 6 über Lörk, Büderich bis in die Straße Nr. 5.
17) Von Hüls über Kempen, Grefrath nach Breyell.
18) Von Viersen nach Schwarzenpfuhl.
19) Von Viersen über Süchteln, Vorst und Kempen nach Aldekerk.
20) Von Vorst über St. Thönis nach Crefeld.
21) Von Süchteln über Grefrath und Wankum nach Straelen.
22) Von Aldekerk über Meurs nach Homberg.
23) Von Orsoy a. Rh. über Rheinberg, Hörstgen, nach Issum.
24) Von Hörstgen über Sevelen nach Geldern.
25) Von Geldern über Capellen, Sonsbeck, Xanten bis zur Beckschen Fähre.
26) Von Goch über Grunewald nach Kranenburg.
27) Von Cleve über Materborn nach Grunewald.
28) Von Cleve nach Emmerich.
29) Aus der vorigen Straße bei Kellen über Gruithuisen bis zur Spickschen Fähre und auf der rechten Rheinseite bis in die Straße Nr. 2 auf Elten.
30) Von Wesel über Brünen bis zur Bezirks-Grenze auf Borken.
31) Von Ruhrort über Meiderich, Neumühl, Lipperheidebaum, Essen bis zur Bezirks-Grenze bei Steele.
32) Von Ruhrort über Duisburg nach Mülheim a. d. R.
33) Von Ruhrort über Beek, Neumühl, Holten nach Sterkrade.
34) Von Holten bis in die Cöln-Arnheimer Straße auf Dinslaken.
35) Aus der Cöln-Arnheimer Straße bei Klenne bis in die Straße Nr. 31 auf Oberhausen.
36) Von Mühlheim a. d. R. über Eppinghoven, Mellinghoven nach Lipperheidebaum.
37) Von Mühlheim a. d. R. bis in die Straße Nr. 31 bei Borbeck.
38) Von Kaiserswerth nach Ratingen.
39) Von Unterbilk, aus der Straße Nr. 9 abgehend, nach Volmerswerth.
40) Von Unterbilk, aus der Straße Nr. 9 abgehend, über Oberbilk bis zur Cöln-Arnheimer Straße.
41) Von Hittorf über Langenfeld, Landwehr, Solingen, Kronenberg nach Elberfeld.

42) Von Solingen über Gräfrath, Vowinkel, Tönnisheide, Werden, Essen bis zur Bezirks-Grenze auf Horst.
43) Von Solingen über Burg, Ehringhausen, Birgderkamp bis in die Straße Nr. 1 auf Lennep.
44) Von Lennep über Radevormwald bis zur Bezirks-Grenze auf Halver.
45) Von Born über Hückeswagen bis zur Bezirks-Grenze auf Wipperfürth.
46) Von Hückeswagen nach Höltereicken bei Radevormwald in die Straße Nr. 44, und von derselben wieder ausgehend über Wellingrade bis zur Bezirks-Grenze bei Landwehr, auf Schwelm.
47) Aus der Straße Nr. 1 zwischen Born und Lennep abgehend, über Krähwinkler-Brücke bis in die Straße Nr. 44 auf Radevormwald.
48) Von Wermelskirchen über Preiersmühle, Bliddinghausen bis in die Straße Nr. 43.
49) Von Kellershammer nach Preiersmühle.
50) Von Birgderkamp über Remscheid, Hasten, bis in die Straße Nr. 41 bei Trübsal.
51) Von Remscheid über Müngsten nach Kranenhöhe.
52) Von Lüttringhausen über Heckinghausen nach Rittershausen, nebst der Abzweigung von Eisenstein nach Neuenhoff.
53) Aus der Straße Nr. 50 unweit Remscheid ausgehend nach Lüttringhausen, und von Eisenstein nach Spickerlinde.
54) Von Opladen nach Schlebusch.
55) Von Opladen über Neukirchen, Burscheid nach Hahnscheid.
56) Von Langenfeld nach Monheim.
57) Von Benrath über Urdenbach bis an den Rhein.
58) Von Benrad über Hilden, Wald nach Foch.
59) Von Landwehr nach Broshaus.
60) Von Ohligs in der vorigen Straße über Mangenberg nach Solingen.
61) Von Hilden über Haan, Vowinkel nach Kupferhütte.
62) Von Mettmann über Würfrath nach Schlupkotten.
63) Von Tönnisheide nach Langenberg.
64) Von Krummeweg über Kettwig nach Werden.
65) Von Elberfeld über Newiges nach Kuhlendahl.
66) Von Elberfeld über Uellenthal bis zur Bezirks-Grenze bei Horath.
67) Aus der vorigen Straße bei Uellenthal über Hatzfeld bis zur Bezirks-Grenze.
68) Von Lennep über Lütringhausen, Ronsdorf nach Barmen.
69) Von Wupperfeld über Wichlinghausen bis zur Bezirks-Grenze bei Beckacker.
70) Von Elberfeld über Osterbaum nach der Loher-Brücke und von da nach Hatzfeld.
71) Von Rittershausen nach Beckacker.
72) Von Wesel über Ringenberg bis zur Bezirks-Grenze auf Dingden.
73) Von Werth über Ysselburg, Anholt und Millingen zur Cöln-Arnheimer Straße zu Bienen bei Rees.
74) Von Haldern aus der Cöln-Arnheimer Straße bis zur Münster-Emmerischer Straße am Lieutenant bei Isselburg.
75) Von Neuß nach Neußerfürth.
76) Von Steele über Rellinghausen nach Bredenei.
77) Von Ronsdorf über Erbschloe zur Verbindung mit der Heckinghausen-Lüttringhausener Aktienstraße.
78) Von Ratingen über Homberg nach Wülfrath zur Verbindung der Düsseldorf-Münsterschen Staatsstraße mit der Mettmann-Schluppkottener Communalstraße.

Regierungs-Bezirk Aachen.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Bergheim über Jülich, Aldenhofen, Weiden, Aachen, bis zur Belgischen Grenze bei Weissehaus.
2) Von Aachen über Montjoie, Bütgenbach, Losheim bis zur Bezirks-Grenze auf Prüm.
3) Von Weyden über Eschweiler, Düren bis zur Bezirks-Grenze auf Kerpen.
4) Von Aachen über Puffendorff, Linnich, Erkelenz bis zur Bezirks-Grenze auf Dahlen.
5) Von Aachen über Herzogenrath, Geilenkirchen, Heinsberg, Kempen bis zur Niederländischen Grenze.
6) Aus der vorigen Straße bei Richterich über Horbach bis zur Niederländischen Grenze.
7) Von Aachen bis zur Niederländischen Grenze bei Vaels.
8) Von Geilenkirchen nach Randerath.
9) Von Aldenhoven nach Linnich.
10) Von Brand über Stolberg, Eschweiler bis in die Straße Nr. 1 auf Jülich.
11) Von Aachen über Eilenburg nach Stolberg.
12) Von Aachen über Eynatten, Eupen bis zur Belgischen Grenze auf Verviers.
13) Von Weissehaus über Eupen nach Montjoie.

14) Von Eynatten über Raeren nach Röttgen.
15) Von Raeren (Botz) über Neudorf und Belven nach Walhorn.
16) Von Düren über Hürtgen, Simmerath nach Montjoie.
17) Von Jülich bis zur Bezirks-Grenze auf Jackerrath.
18) Von Aldenhoven über Puffendorf, Hünshoven bis durch Gangelt.
19) Von Düren bis zur Bezirks-Grenze bei Zülpich.
20) Von der Bezirks-Grenze bei Commern über Wallenthal Gemünd, Schleiden bis in die Straße Nr. 2 bei Losheim.
21) Von Bütgenbach über Malmedy nach Stabelot.
22) Von Bütgenbach über St. Vith bis zur Luxemburgischen Grenze vor Weisswampach.
23) Von Baugnez aus der Straße Nr. 21 ausgehend über Engelsdorf nach St. Vith.
24) Von jenseits Münstereifel über Holzmühlheim, Blankenheim bis zur Bezirks-Grenze auf Stadtkyl.

Regierungs-Bezirk Trier.

1) Von Trier über Bittburg, Prüm bis zur Bezirks-Grenze auf Losheim.
2) Von Trier über Nieder-Zerf, Lebach, Saarbrücken, Arnual bis zur Französischen Grenze.
3) Von Trier über Erang, Hetzerath, Wittlich bis zur Bezirks-Grenze auf Lützerath.
4) Von Trier über Schweich nach Hetzerath.
5) Aus der Aachen-Trierer Staatsstraße bei Bosheim über Hallschlag, Stadtkyll, Dreis bis zur Bezirks-Grenze auf Kellberg.
6) Von Dreis über Daun bis in die Coblenz-Trierer Straße bei Strotzbüsch.
7) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Blankenheim über Stadtkyll bis in die Straße Nr. 1 auf Prüm.
8) Von Hetzerath über Berncastel, Longcamp bis zur Bezirks-Grenze auf Büchenbeuern.
9) Aus der Straße Nr. 1 bei Malbergweich über Kylburg, Wittlich nach Berncastel und von Longcamp über Morbach bis zur Grenze mit dem Fürstenthum Birkenfeld bei Hüttgeswasen.
10) Aus der Straße Nr. 4 zwischen Ruwer und Schweich abgehend über Hermeskeil, Nonnweiler bis zur Birkenfelder Grenze auf Birkenfeld.
11) Von Ruwer nach Casel.
12) Von Trier bis zur Luxemburger Grenze bei Wasserbillig.
13) Von Feyen aus der Straße Nr. 2 abgehend, über Saarburg, Perl bis zur Französischen Grenze.
14) Von Saarbrücken über Saarlouis, Ittersdorf bis zur Französischen Grenze auf Bouzonville mit der Abzweigung auf Metz.
15) Von Saarlouis über Merzig bis in die Straße Nr. 13 auf Saarburg.
16) Von Saarlouis über Lebach, Tholey bis zur Birkenfelder Grenze bei Selbach.
17) Von Tholey über St. Wendel bis zur Baierischen Grenze auf Kaiserslautern.
18) Von der Französischen Grenze in der Richtung von Forbach über Saarbrücken, Neunkirchen, St. Wendel bis zur Birkenfelder Grenze bei Pinsweiler, und die Strecke im Nahe-Thale zwischen Oberstein und der Meisenheimer Grenze auf Kirn.
19) Von Saarbrücken bis zur Baierischen Grenze auf Homburg.
20) Von der Birkenfelder Grenze über Baumholder bis zur Baierischen Grenze auf Kusel.
21) Von der Grenze des Großherzogthums Luxemburg bei Vyanden über Sinspelt nach Bittburg in die Straße Nr. 1.
22) Bei Sinspelt aus Nr. 21 abgehend über Colbertsmühle bis Neuerburg.
23) Von Merzig über Losheim, Weiskirchen, Wadern, Mettnich bis zur Birkenfeldschen Grenze auf Birkenfeld.
24) Von Morbach über Thalfang nach Hermeskeil und von Nonnweiler über Kastel, Mettnich, Theley nach Tholey.
25) Von St. Wendel über Baumholder, Grumbach bis zur Baierischen Grenze auf Lauterecken.
26) Von der Baierischen Grenze unweit Lauterecken über Offenbach bis zur Baierischen Grenze beim neuen Wirthshaus auf Homburg.

Regierungs-Bezirk Coblenz.

1) Von Coblenz über Andernach, Sinzig bis zur Bezirks-Grenze auf Bonn.
2) Von Coblenz über Boppard, St. Goar, Bacharach, bis zur Großherzoglich Hessischen Grenze bei Bingen.
3) Von Coblenz (Ehrenbreitstein) über Arenberg bis zur Nassauischen Grenze auf Montabaur.
4) Von Coblenz (Ehrenbreitstein) bis zur Nassauischen Grenze auf Nieder-Lahnstein.
5) Von Coblenz (Ehrenbreitstein) über Bendorf, Dierdorf, Altenkirchen, Kirchen bis zur Bezirks-Grenze auf Freudenberg.

7) Von Neuwied nach Dierdorf.
10) Von Kirchen bis zur Bezirks=Grenze bei Niederschelden.
11) Von der Bezirks=Grenze in der Richtung von Siegburg über Altenkirchen, Gieleroth bis zur Nassauischen Grenze.
14) Von Coblenz über Mayen, Kelberg bis zur Bezirks=Grenze auf Dreis.
15) Von Coblenz über Polch, Kehrig, Kaisersesch, Lützerath bis zur Bezirks=Grenze auf Wittlich.
16) Von Mayen nach Kehrig.
17) Von der Großherzoglich Hessischen Grenze bei Bingen über Stromberg, Simmern, Büchenbeuren bis zur Trier=Mainzer Staatsstraße.
18) Von der Aachen=Mainzer Straße bei Büchenbeuren bis zur Bezirks=Grenze auf Bernkastel.
19) Von der Nahe=Brücke bei Bingen über Kreuznach, Sobernheim, Kirn bis zur Fürstlich Hessischen Grenze.
20) Von Kreuznach nach Stromberg.
21) Von Kreuznach bis zur Großherzoglich Hessischen Grenze auf Alzei.
22) Von Waldböckelheim bis zur Baierischen Grenze bei Oberstreit.
23) Von Boppard über Laubach nach Simmern.

Regierungs=Bezirk Münster.

1) Von Münster über Appelhülsen, Haltern bis zur Bezirks=Grenze bei Schermbeck.
2) Von Borken über Raesfeld bis zur Bezirks=Grenze auf Wesel.
3) Von Raesfeld über Neutüshaus, Dorsten bis zur Bezirks=Grenze bei Sterkrade.
4) Von der Bezirks=Grenze bei Dingden über Bocholt bis zur Holländischen Grenze auf Dinxperlo und wieder von der Holländischen Grenze in der Richtung von Dinxperlo über Anholt nach Gendringen.
5) Von Appelhülsen nach Coesfeld.
6) Von Haltern über Recklinghausen bis zur Bezirks=Grenze auf Bochum.
8) Von Münster über Drensteinfurt nach Hamm.
9) Aus der vorigen Straße bei Drensteinfurt über Werne nach Lünen.
10) Von Hamm über Beckum bis zur Bezirks=Grenze auf Wiedenbrück.
11) Von Münster über Telgte, Waarendorf bis zur Bezirks=Grenze auf Wiedenbrück.
12) Von Telgte über Ostbevern bis zur Hannöverschen Grenze auf Osnabrück.
13) Von Münster über Greven, Ibbenbühren, Recke bis zur Hannöverschen Grenze.
14) Von Ibbenbühren über Lotte bis zur Hannöverschen Grenze auf Osnabrück.
15) Von Münster über Steinfurt, Gronau bis zur Holländischen Grenze auf Enschede.

Regierungs=Bezirk Arnsberg.

1) Von der Bezirks=Grenze in der Richtung von Lennep über Schwelm, Milspe, Rirgena, Hagen, Brüninghausen, Unna, Werl, Soest, Gesecke, bis wieder zur Bezirks=Grenze auf Salzkotten,
2) Von der Bezirks=Grenze bei Lippstadt über Erwitte, Meschede, Bilstein, Olpe, Freudenberg bis zur Bezirks=Grenze auf Kirchen.
3) Von der Bezirks=Grenze bei Hamm über Werl, Wimbern, Hüsten nach Arnsberg.
4) Von Arnsberg über Meschede, Brilon, Bredelar bis zur Bezirks=Grenze auf Westheim.
5) Von Hagen über Limburg, Lethmate, Iserlohn, Menden nach Wimbern.
6) Von Altenhagen über Hagen, Breckerfeld, Halver, Olpe, Siegen bis zur Nassauischen Grenze bei Kalteiche.
7) Von der Bezirks=Grenze bei Steele über Bochum und Krengeldanz bis Brüninghausen.
8) Von der Bezirks=Grenze bei Horath über Herzkamp, Sprokhövel, Hattingen bis Bochum, und von Bochum über Hamme, Marmelshagen, Holsterhausen und Krangerheide bis zur Bezirks=Grenze auf Dorsten.
9) Von der Bezirks=Grenze in der Richtung von Recklinghausen über Herne bis Bochum.
10) Von der Bezirks=Grenze zu Langenberg über Nierenhof und Tiefhausen nach Hattingen.
11) Von Sprockhövel über Herbede nach Crengeldanz.
12) Von Crengeldanz durch das Ardey bis Baerst.
13) Von Baerst über den Höchsten nach Aplerbeck.
14) Von der Bezirks=Grenze bei Beckacker über Hottenstein, Schmiedestraße, Rennebaum, Witten bis zur Ardeyer Straße.
15) Von der Bezirks=Grenze bei Hatzfeld über Schaumlöffel und Einern bis Schmiedestraße.
16) Von Einern nach Herzkamp.
17) Von der Bezirks=Grenze bei Rittershausen über Langerfeld nach Schwelm.
18) Vom Schwelmer Brunnen nach Gevelsberg.
19) Von Rirgena über Lichteplatz, Grunewald, Wetter nach Herdecke.

20) Von Rennebaum nach Lichteplatz.
21) Von Vogelsang nach Grunewald.
22) Von Schwelm über Uhlendahl nach Haßlinghausen.
23) Von Nirgena aus der Straße Nr. 1 über Gevelsberg nach Uhlendahl.
24) Von Langerfeld nach Hottenstein.
25) Von Witten nach Wetter.
26) Von Winterberg bei Schwelm bis zur Bezirks-Grenze auf Radevormwald.
27) Von der Milspe durch das Heilenbecker Thal bis Vorwerker Schlagbaum.
28) Von der Milspe über Voerde nach Haspe.
29) Von Voerde nach Königsheide bei Breckerfeld.
30) Von der Bezirks-Grenze nördlich Lünen über Lünen und Dortmund nach Brüninghausen.
31) Von Dortmund über Herde, Schwerte nach Lethmate.
32) Von Hamm über Kamen, Unna und Langschede nach Menden.
33) Von Iserlohn über Kalthof nach Langschede.
34) Von Geitebrücke über Boele und Westhofen nach Schwerte.
35) Aus der Straße Nr. 31 bei Hennen über Hennen, Rheinen und Haus Villigst bis zur Schwerter Brücke.
36) Von der Grüne durch das Lennethal über Altena, Werdohl, Rönkhausen, Grevenbrück nach Altenhundem.
37) Von Altena über Lüdenscheid, Halver bis zur Bezirks-Grenze auf Radevormwald.
38) Von Eilpe bei Hagen durch das Volmethal über Dahle, Winkhausen, Breitenbachsvolme nach Meinertshagen.
39) Von der Bezirks-Grenze bei Ohl über Rönsal bis Wildenkuhlen bei Meinertshagen.
40) Von Lüdenscheid durch das Versethal nach Werdohl.
41) Von Lüdenscheid über Herscheid nach Plettenberg und Eiringhausen in die Lennestraße.
42) Von Rönkhausen über Allendorf, Sundern, Hachen, nach Hüsten.
43) Von Hachen über Balve, Neuenrade bis zur Lennestraße bei Werdohl.
44) Von Menden durch das Hönne-Thal über Klusenstein nach Sanssouci.
45) Von Iserlohn über Westig, Sundwich und Deilinghofen bis zur Hönnestraße bei Klusenstein.
46) Von Arnsberg nach Soest.
47) Von Belecke über Rüthen nach Brilon.
48) Von Bredelar bis zur Waldeckschen Grenze auf Arolsen.
49) Von Nuttlar über Niedersfeld, Winterberg, Hallenberg bis zur Großherzoglich Hessischen Grenze bei Bromskirchen.
50) Von Hallenberg bis zur Kurhessischen Grenze auf Somplar.
52) Von Altenhundem über Welschenneſt nach Crombach.
53) Von Altenhundem über Schmalenberg, Gleidorf, Oberkirchen, Böhmerhüttenplatz, Langewiese, Neuastenberg bis Winterberg.
54) Von Freienohl über Berge, Wenholthausen, bis in die Straße Nr. 2 bei Bremke, dann von Bremke über Fredeburg bis in die Straße Nr. 53 bei Gleidorf.
55) Von Kreuzthal über Hilchenbach, Erntebrück, Laasphe bis zur Großherzoglich Hessischen Grenze auf Biedenkopf.
56) Von Leimstruth über Berleburg nach Böhmerhüttenplatz.
57) Von Wilnsdorf über Burbach bis zur Nassauischen Grenze auf Neukirch.
58) Von Siegen über Niederschelden bis zur Bezirks-Grenze auf Kirchen.
59) Die Thalstraße um die Stadt Siegen von Sieghütte bis Hammerhütte.
60) Von Wegeringhausen bis zur Bezirks-Grenze auf Neustadt.
61) Von Crengeldanz über Langendreer nach Castrop.
62) Von Niederhemer über Oberhemer nach Sundwig.
63) Von Hagen bei Schlebusch nach der Wupperfeld-Wittener-Straße bei Bärmanns-Haus.
64) Vom Scheideweg aus der Wupperfeld-Wittener-Straße nach den Herbederholzer Kohlenbergwerken.

Regierungs-Bezirk Minden.

1) Von Minden über Herford, Bielefeld, Wiedenbrück, nach Lippstadt.
2) Von Minden nach der Kurhessischen Grenze auf Rinteln, mit der Abzweigung nach der Lippischen Grenze bei der Klus auf Bückeburg.
3) Von Minden über Lübbecke, Oldendorf nach der Hannöverschen Grenze auf Osnabrück.
4) Von Herford über Bünde, Lübbecke, Fiestel, nach Dielingen.
5) Von Bielefeld über Schildesche, Enger, nach Bünde.
6) Von Herford bis zur Lippischen Grenze auf Salzuffeln.

9) Von Bielefeld über Heepen nach Hillegossen.
10) Von Bielefeld bis zur Lippischen Grenze auf Detmold.
11) Von Bielefeld über Werther, Theenhausen nach Borgholzhausen.
12) Von Theenhausen nach der Hannöverschen Grenze auf Neuenkirchen.
13) Von Bielefeld über Halle nach der Hannöverschen Grenze auf Dissen.
14) Von Wiedenbrück über Rheda bis zur Bezirks-Grenze auf Warendorf.
15) Von Außel bis zur Bezirks-Grenze auf Stromberg.
16) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Gesecke über Salzkotten, Paderborn, Brakel, Höxter bis zur Braunschweigischen Grenze auf Holzminden.
17) Von Paderborn über Scherfede, Warburg, bis zur Kurhessischen Grenze auf Westuffeln.
18) Von der Bezirks-Grenze bei Westheim nach Scherfede und von Offendorf über Borgentreich nach Beverungen.
19) Von der Kurhessischen Grenze bei Carlshaven über Beverungen nach Godelheim und von Höxter über Fürstenau bis zur Lippischen Grenze, wieder von der Lippischen Grenze über Lügde bis zur Waldeckschen Grenze auf Pyrmont, nebst der Abzweigung von Lügde bis zur Lippischen Grenze bei Harzberg, auf Steinheim.
20) Von der Lippischen Grenze bei Wöbbel über Steinheim, Brakel, Warburg, bis zur Kurhessischen Grenze auf Volkmarsen.
21) Von Scherfede über Peckelsheim und Borgholz nach der Arnsberg-Beverungener Straße.
22) Von Paderborn nach der Lippischen Grenze auf Detmold.
23) Von Fürstenau über Marienmünster, Steinheim und Vinsebeck nach der Lippischen Grenze auf Horn.

Regierungs-Bezirk Königsberg.

1) Von Königsberg über Brandenburg, Braunsberg bis zur Bezirks-Grenze auf Elbing.
2) Von Königsberg über Tapiau, Taplacken, bis zur Bezirks-Grenze auf Tilsit.
4) Von Taplacken bis zur Bezirks-Grenze auf Insterburg.
5) Aus der vorigen Straße bei Oppen nach Wehlau.
6) Von Königsberg über Preuß. Eilau, Bartenstein, Bischoffsburg, nach Ortelsburg.
7) Von Bartenstein über Langheim nach Rastenburg.
8) Von Wendehnen nach Rössel.
9) Von Preuß. Eylau nach Landsberg.
10) Von Königsberg über Neuendorf, Weißenstein, Uderwangen, Abschwangen nach Domnau.
11) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Elbing nach Preuß. Holland.

Regierungs-Bezirk Gumbinnen.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Taplacken über Skaisgirren, Tilsit bis zur Russischen Grenze bei Laugszargen von Tauroggen.
4) Von der Bezirks-Grenze bei Taplacken über Insterburg, Gumbinnen, Stallupöhnen bis zur Russischen Grenze bei Eydkuhnen.
5) Von Kraupischkehmen über Darkehnen bis Goldapp.

Regierungs-Bezirk Danzig.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Czersk über Stargard, Dirschau, Marienburg, Elbing bis zur Bezirks-Grenze auf Frauenburg.
2) Von Danzig nach Dirschau.
3) Von Czarlin bis zur Bezirks-Grenze bei Gremblin.
4) Von Danzig über Zoppot, Neustadt bis zur Bezirks-Grenze auf Lauenburg.
5) Von Danzig über Zuckau nach Carthaus.
6) Von Elbing bis zur Bezirks-Grenze auf Preuß. Holland.

Regierungs-Bezirk Marienwerder.

1) Von der Bezirks-Grenze bei Hochzeit über Ruschendorf bei Deutsch-Crone, Conitz, Czersk bis zur Bezirks-Grenze auf Stargard.
2) Von Ruschendorf bis zur Bezirks-Grenze auf Schneidemühl.
3) Von der Bezirks-Grenze bei Nieviesziu über Gruppe, Neuenburg, Mewe, Gremblin, bis zur Bezirks-Grenze.
4) Von Gemauerte Mühle nach Marienwerder.
5) Von Marienwerder über Stuhm nach Marienburg.
6) Von Thorn bis zur Polnischen Grenze bei Leibitsch.

Regierungs-Bezirk Stettin.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Schwedt über Gartz, Stettin, Damm, Naugardt bis zur Bezirks-Grenze auf Cörlin.
2) Von Damm nach Stargard.
3) Von Stargard über Freienwalde, Labes bis zur Bezirks-Grenze auf Schievelbein.
4) Von Hohenkrug über Claußdamm nach Pyritz.

5) Von Stettin über Löckenitz nach Pasewalk.
6) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Prenzlow über Pasewalk, Ferdinandshof bis zur Bezirks-Grenze bei Anclam.
7) Von Anklam bis zur Mecklenburgischen Grenze bei Cabelpaß.
8) Von Jarmen über Clempenow, Treptow a. T. bis zur Mecklenburgischen Grenze auf Neu-Brandenburg.
9) Von der Bezirks-Grenze bei Demmin bis zur Mecklenburgischen Grenze auf Stavenhagen.
10) Von Demmin aus der vorigen Straße bei Vorwerk abgehend, bis in die Straße Nr. 8 bei Burow.

Regierungs-Bezirk Stralsund.

1) Von Stralsund über Greifswald nach Anklam.
2) Von Möfow nach Wolgast.
3) Von Stralsund über Grimmen, Poggendorf, Loitz bis zur Bezirks-Grenze bei Demmin.
4) Von Greifswald nach Poggendorf.
5) Von Stralsund über Damgarten bis zur Mecklenburgischen Grenze.
6) Von Steinhagen bis Richtenberg.
7) Von Löbnitz nach Barth.
8) Von Altefähr über Samtens nach Bergen.
9) Von Samtens nach Garz.

Regierungs-Bezirk Cöslin.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Naugardt über Cörlin, Cöslin, Stolpe, Lauenburg bis zur Bezirks-Grenze auf Neustadt.
2) Von Stolpe nach Stolpemünde.
3) Von Carwitz über Rügenwalde nach Rügenwaldermünde.
4) Von Cörlin über Colberg bis Colbergermünde.
5) Von Cörlin über Belgard, Polzin, Neustettin nach Flederborn.
6) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Stargardt über Schievelbein nach Polzin.
7) Von Stolp über Zuckers, Bütow bis zur Bezirks-Grenze auf Behrendt.
8) Von Zuckers nach Rummelsburg.

Regierungs-Bezirk Posen.

1) Von der Bezirks-Grenze in der Richtung von Cüstrin über Schwerin, Posen, Wreschen bis zur Polnischen Grenze auf Slupce.
2) Von Posen über Kosten, Lissa, Fraustadt bis zur Bezirks-Grenze auf Glogau.
3) Von Lissa über Rawicz bis zur Bezirks-Grenze auf Trachenberg.
4) Von Kostrzyn aus der Straße Nr. 1 abgehend bis zur Bezirks-Grenze auf Gnesen.
5) Von Ostrowo bis zur Landes-Grenze hinter Skalmierczyce auf Kalisch.
6) Von Krotoschin nach Ostrowo.
7) Von Krotoschin über Zduny bis zur Bezirks-Grenze auf Freihahn.

Regierungs-Bezirk Bromberg.

1) Von der Bezirks-Grenze bei Schneidemühl über Wirsitz, Nakel nach Bromberg.
2) Von Bromberg bis zur Bezirks-Grenze auf Niewieschn.
3) Von Bromberg über Jaxice nach Inowraclaw.
4) Von Thorn über Gniewkowo nach Inowraclaw und von Trzemeszno über Gnesen bis zur Bezirks-Grenze auf Kostrzyn.
5) Von Bromberg über Schulitz nach Thorn.
6) Von Nakel über Exin nach Wongrowiec.

(Acta gen. des K. Min. für H., G. u. öffentl. Arb.)

2) K. O. v. 12. April 1840, betr. die Modifikation des §. 1 der V. v. 17. März 1839, wegen des Verkehrs auf den Kunststraßen.

Um in Ansehung des, in der V. v. 17. März d. J. §. 1 für alles gewerbsmäßig betriebene Frachtfuhrwerk beim Befahren der Kunststraßen vorgeschriebenen, Erfordernisses einer Radfelgenbreite von mindestens Vier Zoll, soweit es mit dem Zwecke vereinbar ist, eine Erleichterung eintreten zu lassen, wie solche nach Ihrem Ber. v. 31. v. M. namentlich für die von den Gewerbtreibenden mit eigenen Fuhrwerken betriebenen, mit ihrem Gewerbe in Verbindung stehenden Lastfuhren, und für die von den Landwirthen und Ackerbürgern mit ihren Wirthschafts-Gespannen unternommenen Lohnfuhren in mehreren Fällen sich als wünschenswerth ergeben hat, will Ich die Vorschrift des §. 1 der obigen V. dahin beschränken, daß das Erforderniß einer Radfelgenbreite von mindestens Vier Zoll, sowohl für die ebengedachten Fuhrwerke, als für das sonstige gewerbsmäßig betriebene Frachtfuhrwerk, nicht unbedingt, sondern nur dann Statt finden soll, wenn die Ladung bei vierrädrigem Fuhrwerke mehr als zwanzig Centner, bei zweirädrigem

Fuhrwerke mehr als zehn Centner beträgt. — Sie haben diese Bestimmung durch die G. S. und durch die Amts- und Intelligenzblätter bekannt zu machen [1]).

(G. S. 1840. S. 108., Centralbl. d. Fin. Min. 1840. S. 227. Nr. 88.)

Mit Bezug auf die vorstehenden Bestimmungen ist ergangen:

3) R. des K. Just. Min. (Mühler) v. 25. Febr. 1842 an den K. Gen.-Prokurator zu Köln.

Die V., den Verkehr auf den Kunststraßen betr., v. 17. März 1839 unterscheidet in den §§. 1 und 7 die beiden Fälle, wenn die Kunststraßen mit gewerbsmäßig betriebenem Frachtfuhrwerke, oder mit anderem Fuhrwerke befahren worden.

Im ersteren Falle (§. 1) ist eine Radfelgenbreite von mindestens vier Zoll ursprünglich unbedingt vorgeschrieben; in der Folge aber diese Vorschrift durch den Allerh. Kab.-Befehl v. 12. April 1840 (G. S. S. 108) dahin beschränkt worden, daß sowohl für die von den Gewerbetreibenden mit eigenen Fuhrwerken betriebenen, mit ihrem Gewerbe in Verbindung stehenden Lastfuhren und für die von Landwirthen und Ackerbürgern mit ihren Wirthschaftsgespannen unternommenen Lohnfuhren, als für das sonstige gewerbmäßig betriebene Frachtfuhrwerk, das Erforderniß der Radfelgenbreite von mindestens vier Zoll nur dann stattfinden soll, wenn die Ladung bei vierrädrigem Fuhrwerk mehr als 20 Centner, bei zweirädrigem Fuhrwerk mehr als 10 Centner beträgt.

In dem anderen Falle, wenn die Kunststraße mit Fuhrwerk, welches nicht zu dem gewerbmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk gehört, befahren wird, ist eine bestimmte Radfelgenbreite in der Regel nicht erforderlich, dieselbe vielmehr im §. 7 der V. nur beim Verfahren von Stein- oder Braunkohlen und von Getreide mit solchem Fuhrwerk, und alsdann auch nur bei einer Ladung von mehr als 50 oder 25 Centner auf vier- oder zweirädrigem Fuhrwerk vorgeschrieben.

Dieser vom Gesetze gemachte Unterschied scheint nicht überall gehörig aufgefaßt worden zu sein, da in mehreren hier vorgelegenen polizeigerichtlichen Urtheilen, auf den Grund der §§. 1 und 15 der gedachten V., auf Strafe wegen Gebrauchs von Frachtfuhrwerk mit schmalen Radfelgen erkannt worden ist; obwohl in allen diesen Fällen nicht festgestellt gewesen, daß das Fuhrwerk zu dem gewerbmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk gehört hat.

(Just. Min. Bl. 1842. S. 82. Nr. 39.)

4) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 16. Febr. 1840 an sämmtl. K. Reg., sowie an das K. Pol.-Präsidium zu Berlin. Erläuterung des Begriffs »gewerbsmäßig betriebenes Frachtfuhrwerk« im Sinne der V. v. 17. März 1839.

Da sich verschiedentlich Zweifel darüber ergeben haben:

welche Fuhrwerke, im Sinne der V. v. 17. März 1839, den Verkehr auf den Kunststraßen betr., zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke gehören?

so finde ich es nöthig, die nachfolgenden nähern Bestimmungen ergehen zu lassen.

Unter »Frachtfuhrwerk« sind überhaupt alle, zum Lastfahren dienende Fuhrwerke zu verstehen. In Betreff der Frage: ob solche zu dem »gewerbsmäßig betriebenen« gehören, ist die Gewerbsteuerpflichtigkeit überall nicht entscheidend; es kommt vielmehr nur darauf an, in welcher Art das Verfahren von Lasten betrieben wird. In dieser Hinsicht sind folgende Grundsätze zur Anwendung zu bringen.

1) Alle Lastfuhrwerke der Fuhrleute, deren eigentliches Gewerbe in der Uebernahme von Lohnfuhren besteht, sind zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke zu rechnen.

2) Eben so gehören dazu die eigenen Fuhrwerke der Gewerbetreibenden aller Art, welche zu den, mit deren Gewerbe in Verbindung stehenden Lastfuhren, namentlich zur An- oder Abfuhr der, bei dem Betriebe des Gewerbes benöthigten oder gewonnenen Materialien, Produkte, Fabrikate u. s. w. dienen.

3) Die Fuhrwerke der Landwirthe und Ackerbürger, welche gelegentlich ein oder das andere Mal zu einzelnen Lastfuhren gegen Lohn gebraucht werden, sind nicht als, zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke gehörig anzusehen. Sofern aber die Landwirthe und Ackerbürger mit ihrem Wirthschaftsgespanne, neben dem Betriebe der Landwirthschaft, fortgesetzt oder zu gewissen Zeiten wiederkehrend, das Lastfahren um Lohn betreiben, gehören deren Fuhrwerke allerdings zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke im Sinne der V. v. 17. März 1839.

---

[1]) Das C. R. des K. Fin. Min. v. 17. April 1840 (Centralbl. des Fin. Min. 1840. S. 228. Nr 89.) beauftragt sämmtl. Reg. die hier angeordnete Bekanntmachung durch das Amtsblatt und durch die Intelligenzblätter zu veranlassen.

Bei allen, nach dem Obigen, zum gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke gehörigen Fuhren, muß den dafür ergangenen Vorschriften hinsichtlich der Breite der Radfelgen genügt werden, ohne Rücksicht darauf, ob solche auf ihrer Fahrt, außer der Chaussee, auch unchaussirte Wege berühren oder nicht.

Die zum gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerke nicht gehörigen Fuhren unterliegen, in Hinsicht der Breite der Radfelgen, nur in so weit einer Beschränkung, als solche im §. 7 der V. v. 17. März d. J. ausdrücklich angeordnet ist.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1840 S. 130 Nr. 207, Central-Bl. des Fin. Min. 1840 S. 149 Nr. 34.)

BB. Zum §. 9 der V. v. 17. März 1839.

C. R. des K. Fin. Min. v. 27. Aug. 1840. Ausführung des Verbots, die Kunststraßen mit Fuhrwerk zu befahren, an dessen Radfelgen die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben vorstehen.

Das in dem §. 9 der V. v. 17. März 1839, den Verkehr auf den Kunststraßen betr., enthaltene Verbot von Radfelgen, an denen »die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben nicht eingelassen sind, sondern vorstehen«, hat in mehreren Fällen zu Vexationen Anlaß gegeben, indem verschiedentlich auch das geringste Vortreten der Nägel für verbotwidrig und strafbar erachtet worden ist. In Folge dessen, ist es in Antrag gekommen, ein gewisses Maaß festzusetzen, innerhalb dessen das Vortreten der Nägel gestattet sein solle, und namentlich das Verbot auf die Fälle zu beschränken, in denen solche über ¼ Zoll vortreten.

Es hat nun zwar diesem Antrage nicht stattgegeben und ein bestimmtes Maaß für die Erhöhungen, welche unberücksichtigt bleiben sollen, nicht festgesetzt werden können, da das Messen derselben zu manchen Weiterungen führen, auch die beantragte Bestimmung jenes Maaßes auf ¼ Zoll jedenfalls zu weit gehen würde. Dies schließt aber nicht aus, daß bei der Entscheidung der Frage: ob eine Ueberschreitung des obigen Verbots vorliege? nach verständigem Ermessen erwogen werde, ob der vorliegende Fall, nach dem Sinne und Zwecke des G., unter jenes Verbot zu subsumiren sei, und daß von unbedeutenden Erhöhungen der Köpfe, namentlich solchen, welche bei gewöhnlicher Arbeit, auch beim Einlassen derselben in die Schienen, noch hervorzutreten pflegen, abgesehen werde.

Es wird daher in jedem einzelnen Falle, wo das Ueberschreiten des Verbots bestritten wird, von der entscheidenden Behörde, nach vernünftigem Ermessen, zu beurtheilen sein, ob die Erhöhungen so unwesentlich sind, daß solche, im Sinne des G., unbeachtet bleiben dürfen. Wo dieselbe dies, den Umständen nach, annehmen zu müssen glaubt, erscheint die gänzliche Freisprechung gerechtfertigt. Nur muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß der Umstand, ob gerade in dem einzelnen Falle eine Beschädigung der Chaussee anzunehmen ist, nicht entscheidend sein kann, sondern daß es nur auf die Beschaffenheit der Räder an sich ankommt.

Hiernach hat die K. Reg. bei den, zu ihrer Entscheidung gelangenden Fällen zu verfahren, auch, sofern Sie dazu Anlaß findet, die kontrolirenden Beamten mit Anweisung zu versehen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1840 S. 322 Nr. 579, Central-Bl. des Fin. Min. 1840 S. 350 Nr. 136.)

CC. Zum §. 11 der V. v. 17. März 1839.

C. R. des K. Fin. Min. (v. Bodelschwingh) v. 20. Okt. 1843 an sämmtl. K. Reg., sowie abschriftlich an das K. Polizeipräsidium und die K. Ober-Bau-Deputation in Berlin. Gestattung von Hufeisen mit Stollen von einem Zoll Höhe für Zugthiere auf Chausseen während der Winterzeit.

Von mehreren Seiten ist darauf angetragen worden, zur Verhütung von Gefahren für Fuhrleute und Zugthiere auf steilen Straßen bei Frost und Glatteis die Bestimmung des §. 11 der V. v. 17. März 1839 abzuändern und Hufeisen mit Stollen von einem Zoll Höhe für die Winterzeit so lange zu gestatten, bis die auf vielen Gebirgsstraßen noch vorhandenen, den neueren Grundsätzen des Kunststraßenbaues widersprechenden Gefälle dereinst fortgeschafft sein möchten. Des Königs Maj. haben diesem Antrage mittelst der abschriftlich beiliegenden Allerh. K. O. v. 25. Aug. d. J. (Anl. a.) mit den darin angegebenen näheren Bestimmungen nachgegeben.

Die K. Reg. wird beauftragt, über diese vorerst nur versuchsweise bewilligte Abänderung in den bestehenden Bestimmungen das Nöthige zur Kenntniß des Publikums zu bringen, durch die betr. Beamten über die Wirkung dieser Abänderung auf die größere Sicherheit des Fuhrwerks und auf den Zustand der Straßendecken, die sich darbietenden Erfahrungen sammeln zu lassen und über das Ergebniß bis zum 15. Mai k. J. zu berichten.

Anl. a.

Auf den Ber. v. 15. d. M. genehmige Ich, daß mit Abänderung der Bestimmung des §. 11 der V. über den Verkehr auf den Kunststraßen v. 17. März 1839, die Zugthiere an den, die Kunststraßen befahrenden Fuhrwerken in der Zeit v. 1. Nov. bis zum 1. April bis auf Weiteres mit Hufeisen, deren Stollen bis zu Einem Zoll über die Hufeisenfläche hervorragen, versehen sein dürfen. Dabei bleibt jedoch die Zurücknahme dieser Ausnahme vorbehalten, falls das Bedürfniß dazu wegfallen, oder solche für die Unterhaltung der Kunststraßen als allzunachtheilig sich herausstellen möchte. Sanssouci, den 25. Aug. 1843.

Friedrich Wilhelm.

An das Staats-Min.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1843 S. 296 Nr. 389.)

DD. Zum §. 14 der V. v. 17. März 1839.

1) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 25. Nov. 1839 an sämmtl. K. Reg. Gebrauch von Radfelgen-Messern zur Erleichterung der Kontrole über die Radfelgenbreite der Fracht ꝛc. Fuhrwerke auf Chausseen[1]).

Zur Erleichterung der Kontrole über die Radfelgenbreite der auf den Chausseen verkehrenden Fracht- resp. Kohlen- und Getreide-Fuhrwerke ist es zweckmäßig befunden worden, diejenigen Beamten, von denen jene Kontrole vorzugsweise zu führen sein wird, mit geeichten Radfelgen-Messern zu versehen, welche die in der V. v. 17. März d. J. (G. S. S. 80) berücksichtigten Abstufungen von 4, 5 und 6 Zoll enthalten.

Zuvörderst werden daher die Chaussee-Aufseher und resp. die Chaussee-Wärter, wo deren noch vorhanden sind, mit solchen Radfelgen-Messern zu versehen sein. Außerdem sind aber auch die Wegegeld-Einnehmer und Pächter, so wie diejenigen Zoll- und Steuer-Beamten, welche bei Gelegenheit ihrer Amtsverrichtungen die Kontrole führen können, wozu besonders die Zollbeamten an den Grenz-Eingangspunkten und bei den Hauptämtern und die Thorkontroleurs gehören, damit auszurüsten.

Die K. Reg. erhält demnach hierbei Exemplare solcher Radfelgen-Messer, mit der Anweisung, die Chausseeaufseher Ihres Bezirks resp. die Chausseewärter je mit einem Exemplar zu versehen, und sich mit dem Herrn Provinzial-Steuerdirektor, der hiervon in Kenntniß gesetzt wird, über den Bedarf für die Chausseegeld-Einnehmer und Pächter, sowie für die Zoll- und Steuerbeamten, die nach ihrer Stationirung sich zur Mitwirkung bei der Kontrole eignen, zu benehmen, und sodann auch diesen je ein Exemplar zuzustellen. Außerdem bleibt der K. Reg. überlassen, auch die sonstigen nach §. 14. der V. zur Kontrole berufenen Beamten nach Ihrem Ermessen mit solchen Radfelgen-Messern zu versehen. Sollte eine größere Zahl von Exemplaren erforderlich werden, so werden Anträge wegen deren Ueberweisung gewärtigt.

(A. XXIII. 917.—4. 146., Central-Bl. des Fin. Min. 1840. S. 132. Nr. 13.)

2) C. R. desselben Min. v. 31. Dec. 1839 an sämmtl. K. Reg. und abschriftlich an sämmtl. K. Provinzial-Steuerdirektoren, in eben derselben Angelegenheit.

Es ist nachträglich in Anregung gekommen, diejenigen Radfelgen-Messer, mit denen bereits mehrere Chausseegeld-Hebestellen behufs Kontrolirung der im Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 über die Radfelgenbreite enthaltenen Vorschriften versehen sind, auch zur Kontrole der in der V. v. 17. März d. J. gegebenen Bestimmungen zu verwenden. Dieselben sind zwar für die Messung der in der letztern vorgeschriebenen Abstufungen von 4, 5 und 6 Zoll nicht so bequem, wie die neuerdings angeschafften und der K. Reg. unterm 25. v. M. mitgetheilten Radfelgen-Messer; indessen werden sie doch auch den Zweck erfüllen und daher aufgebracht werden können.

Die K. Reg. wird daher in Verfolg der Verf. v. 25. v. M. darauf aufmerksam gemacht, daß diejenigen Hebestellen, welche sich bereits im Besitze von dergl. Radfelgen-Messern befinden, vorläufig mit den neuen Radfelgen-Messern nicht versehen zu werden brauchen.

(A. XXIII. 918.—4. 147, Central-Bl. des Fin. Min. 1840 S. 133 Nr. 14.)

EE. Anwendbarkeit der V. v. 17. März 1839 auf die Salztransporte für Rechnung des Staats.

C. R. des K. Gen. Dir. der Steuern (Kühne) v. 29. April 1844 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Dir. und Reg.

---

[1]) Dies C. R. ist gleichzeitig sämmtl. Prov. Steuer-Dir. mit dem Auftrage zugefertigt worden, nach Benehmen mit den betr. Reg., die Wegegeld-Einnehmer und Pächter mit entsprechender Anweisung zu versehen.

(Central-Bl. des Fin. Min. 1840 S. 132 Nr. 14.)

Es scheint hin und wieder die Ansicht zu bestehen, als brauchten die Bestimmungen der V. v. 17. März 1839, den Verkehr auf den Kunststraßen betr., bei der Verfahrung von Salz für öffentliche Rechnung nicht so streng beobachtet zu werden. Damit Uebertretungen des G. vorgebeugt werde, welche durch jene Ansicht herbeigeführt werden könnten, sind alle Salzfaktoreien darauf hinzuweisen, daß die genannte V. auch auf Salztransporte unbedingte Anwendung leidet, und es ist denselben zur Pflicht zu machen, so viel an ihnen liegt, namentlich durch gehörige Belehrung der Anfuhr-Unternehmer, welche mit ihren Salztransporten Kunststraßen benutzen, auf die Beobachtung der Vorschriften jener V. hinzuwirken. (Min. Bl. der inn. Verw. 1844. S. 185 Nr. 202.)

B. Vorschriften über die Abschaffung des schmalen und allgemeiner Einführung des breiten Wagen- und Schlittengeleises.

Die hierüber für sämmtliche Provinzen, mit Ausnahme der Rheinprovinz, erlassenen Gesetze beziehen sich gleichmäßig auf die Kunststraßen, wie auch auf die nicht chaussirten Wege.

Vergl. diese Gesetze unten in Abthl. III., Unter-Abth. I. Abschn. 6 Kap. 1.

C. Anderweitige chaussee-polizeiliche Vorschriften zur Erhaltung des guten Zustandes der Kunststraßen.

Die zusätzlichen und Strafbestimmungen der Tarife v. 29. Febr. 1840 und 28. April 1828 enthalten folgende hierher gehörige Vorschriften:

1) Vorschriften, bezüglich des Schleppens von Holz, Pflügen, Eggen und ähnlicher Gegenstände.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 9 und den Tarif v. 1828 Strafbest. 8., nebst dem R. v. 24. Okt. 1828.

2) Vorschriften bezüglich des Hemmens.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 10, nebst dem R. v. 31. Okt. 1843.

3) Vorschriften bezüglich der Sperrung oder Verengung der Fahrbahn, sowie der Niederlegung von Gegenständen auf derselben und den Brücken und Banquets und in den Seitengräben, desgl. des Hinwerfens von Unrath.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 11 und v. 1828 Strafbest. 11.

4) Vorschriften bezüglich des Fütterns und Anbindens von Vieh auf der Fahrbahn, den Brücken, den Banquets und in den Seitengräben, desgl. in Betreff des Laufen- oder Weidenlassens und Treibens desselben auf den Banquets, den Böschungen oder in den Seitengräben, sowie des Fahrens und Reitens auf den Banquets, den Böschungen und in den Gräben, endlich des Gehens auf den Böschungen und in den Gräben.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 12 und v. 1828 Strafbestimmungen 10.

5) Vorschriften bezügl. des Ackerns am Grabenrande.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 16 und v. 1828 Strafbestimmungen 12, nebst dem Publik. v. 12. Febr. 1839.

6) Vorschriften bezüglich der Beschädigung der Chausseen nebst Zubehör.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 18 und v. 1828 Strafbestimmungen 13.

7) Vorschriften bezüglich der Beschädigung der Chausseebäume.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 19 und v. 1828 Strafbestimmungen 14, nebst dem R. v. 27. Juni 1831.

Vergl. alle diese Vorschriften unten in Absch. VI. Kap. 2.

II.

Vorschriften zur Sicherheit des auf den Kunststraßen verkehrenden Publikums.

Hierher gehören folgende chausseepolizeiliche Vorschriften der zusätzlichen und Strafbestimmungen der Tarife v. 29. Febr. 1840 und 28. April 1828:

1) Vorschriften bezüglich des Ausweichens hinsichts der Posten, sowie anderer Fuhrwerke.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 7 und 8 und v. 1828 Strafbestimmungen 6 und 7.

2) Vorschriften bezüglich der Sperrung oder Verengung der Fahrbahn, sowie der Niederlegung von Gegenständen auf derselben und auf den Brücken und Banquets, und in den Seitengräben, desgl. des Hinwerfens von Unrath.

Vergl. den Tarif von 1840 Zus. 10 und von 1828 Strafbestimmungen 11.

3) Vorschriften bezüglich des Futterns und Anbindens von Vieh, des Laufen- oder Weidenlassens und Treibens desselben.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 11 und v. 1828 Strafbestimmungen 10.

4) Vorschriften bezüglich des schnellen Fahrens und Reitens, wo solches durch Warnungstafeln untersagt ist.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 13 und v. 1828 Strafbestimmungen 11.

5) Vorschriften bezüglich der Vernachlässigung der Aufsicht über das Fuhrwerk.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 14 und v. 1828 Strafbestimmungen 11.

6) Vorschriften bezüglich des Aneinanderbindens von mehr als zwei Fuhrwerken.

Vergl. den Tarif v. 1840 Zus. 15.

Vergl. alle diese Vorschriften unten in Abschn. IV. Kap. 2.

III.

Vorschriften zur Sicherstellung und Kontrole der Chausseegeld-Abgaben.

Vergl. hierüber unter VI. Kap. 1 (von den Chausseegeld-Uebertretungen).

Sechster Abschnitt.

Von den Chausseegeld- und Chaussee-Polizei-Uebertretungen und deren Bestrafung.

Vorbemerkung.

Die Uebertretungen der Chaussee-Gesetze zerfallen in zwei Kathegorien, nämlich:

1) solche, welche sich auf die Defraudation der Abgaben für die Benutzung der Kunststraßen beziehen (Chausseegeld-Uebertretungen) und

2) solche, welche die Zuwiderhandlung gegen die zum Schutze der guten Erhaltung der Kunststraßen und zur Sicherheit des Verkehrs auf denselben erlassenen Vorschriften betreffen (Chausseepolizei-Uebertretungen).

Die bezüglichen Strafvorschriften sind in den zusätzlichen Bestimmungen zu den Tarifen[1]) enthalten.

Der vorliegende Abschnitt handelt in vier Unterabtheilungen:

1) von den Chausseegeld-Uebertretungen,

2) von den Chausseepolizei-Uebertretungen,

---

[1]) Diese Tarife sind oben S. 290 ff. (Abschn. IV. Kap. 1) im ungetrennten Zusammenhange gegeben, weshalb im Allgemeinen darauf hingewiesen wird.

3) von dem Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen, und
4) von der Verwendung und Verrechnung der Geldstrafen für dergl. Uebertretungen.

Erstes Kapitel.

Von den Chausseegeld-Uebertretungen.

Vorbemerkung.

Ueber die Chausseegeld-Uebertretungen und deren Bestrafung sind die betreffenden Vorschriften in dem Tarif v. 28. April 1828 unter den Strafbest. Nr. 1 bis einschließlich 5 und Nr. 15, und in dem Tarif v. 29. Febr. 1840 unter den zusätzlichen Vorschriften Nr. 2 bis einschließlich 6 und Nr. 21 ertheilt worden[1]).

Der Tarif v. 1840 ist indeß zunächst nur für die Staats-Chausseen eingeführt worden, wogegen für die vor Publikation desselben genehmigten Chausseen der Korporationen und Privatpersonen die Vorschriften des Tarifs v. 1828 maaßgebend geblieben sind, ausgenommen wenn sich die Eigenthümer dem neuen Tarif unterworfen haben. Für die nach Publikation des Tarifs v. 1840 genehmigten Privat-Chausseen dagegen ist der letztere allein gültig.

Vergl. das C. R. des K. Fin. Min. v. 30. April 1840 (s. oben S. 308).

Hieraus ergiebt sich, daß die auf die Chausseegeld-Erhebung und die auf die Chausseegeld-Uebertretungen bezüglichen Vorschriften des Tarifs v. 1828 insofern noch von praktischer Bedeutung sind, als solche auch jetzt noch Anwendung finden für solche nicht zu den Staats-Chausseen gehörige, öffentliche, chaussirte Wege, welche vor Publikation des Tarifs v. 1840 genehmiget sind, falls nicht deren Unternehmer diesen letzteren Tarif ausdrücklich angenommen haben.

Was dagegen die Chausseepolizei-Uebertretungen betrifft, so sind hinsichtlich derselben sowohl für die Staats-Chausseen, als auch für alle sonstigen öffentlichen chaussirten Wege, für welche der Tarif v. 1828 Gültigkeit erlangt hatte, lediglich die zusätzlichen Vorschriften unter Nr. 7 bis 23 des Tarifs v. 1840 maaßgebend, indem solche durch die K. O. v. 29. Febr. 1840 (s. oben S. 291) ganz allgemein an die Stelle der betr. Bestimmungen des Tarifs v. 1828 gesetzt worden.

I. Verpflichtung zum Anhalten bei den Hebestellen.

Jeder, der eine Chausseegeld-Hebestelle mit Fuhrwerk oder Thieren passirt, ist verpflichtet, bei derselben anzuhalten, auch wenn er nicht verpflichtet ist, Chausseegeld zu entrichten. Hiervon sind nur die Postillione, welche Preuß. Postfuhrwerke oder Postpferde führen, wenn sie zuvor in das Horn stoßen, ausgenommen.

Dies bestimmt der Tarif v. 1828, Strafbestimmungen 3 und der Tarif v. 1840 Zus. 2.

Die Strafen der Uebertretung dieser Vorschrift verordnet der Tarif v. 1828 Strafbestimmungen 1 und 15 und der Tarif v. 1840 Zus. 5 und 21.

II. Verbot der Umfahrung der Hebestelle und Entziehung der Entrichtung des Chausseegeldes überhaupt.

Wer es unternimmt, sich der Entrichtung des Chausseegeldes auf irgend eine Art ganz oder theilweise zu entziehen, insbesondere aber wer eine Chaus-

[1]) Vergl. oben S. 309 ff. und S. 293 ff.

seegeld-Hebestelle umfährt, begeht dadurch eine Chausseegeld-Uebertretung, welche, außer der Erlegung der verkürzten Gefälle, mit deren vierfachen Betrage, mindestens aber mit einem Thaler oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe zu bestrafen ist.

Vergl. Tarif v. 1840 Zus. 5 und 21 und Tarif v. 1828 Strafbest. 1.

III. Verheimlichung eines Theils der Bespannung.

1) Der Tarif v. 1840 bestimmt sub Nr. 3 der zusätzlichen Vorschriften:

Das Chausseegeld ist bei Berührung der Hebestelle für die ganze ihr zugewiesene Hebestelle zu erlegen. Zu der, für den Betrag maaßgebenden Bespannung eines Fuhrwerks werden sowohl die, zur Zeit der Berührung der Hebestelle angespannten, als auch alle diejenigen Thiere gerechnet, welche ohne augenscheinlich eine andere Bestimmung zu haben, bei dem Fuhrwerk befindlich sind.

Ist die Chaussee vor Berührung der Hebestelle mit stärkerer Bespannung befahren, als mit welcher die Hebestelle passirt werden soll, so muß das Chausseegeld für die, von dem Führer des Fuhrwerks dem Erheber (Chausseegeldpächter) anzuzeigenden Gesammtzahl der gebrauchten Zugthiere gezahlt werden.

Die Strafe der Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmungen ist in der zusätzlichen Vorschrift Nr. 5 zum Tarif v. 1840, in Verbindung mit Nr. 21 dahin festgesetzt, daß derjenige, welcher in dem zu Nr. 3 der zusätzlichen Vorschriften bezeichneten Falle die vor der Hebestelle benutzte stärkere Bespannung nicht anzeigt, oder Thiere, welche zum Angespann eines Fuhrwerks gehören, vor der Hebestelle davon trennt und als unangespannte angiebt, außer der vorbehaltenen Abgabe deren vierfachen Betrag, mindestens aber Einen Thaler als Strafe entrichten, oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bestraft werden soll.

Vergl. auch die Bestimmung sub 8 des C. R. v. 17 März 1840. (S. oben S. 297.)

2) Der Tarif v. 1828 enthält in dieser Beziehung unter Nr. 2 der zusätzlichen Bestimmungen, und unter Nr. 2, in Verbindung mit Nr. 1 und 15 der Strafbestimmungen, im Wesentlichen dieselben Vorschriften, wie die vorstehend (ad 1) gegebenen des Tarif v. 1840.

Vergl. diese Vorschriften, nebst der Dekl. v. 27. Mai 1830 zum §. 2 der Strafbestimmungen des Tarifs v. 1828 oben S. 313 und 310.

IV. Verpflichtung zur Vorzeigung des Chausseezettels.

1) Der Tarif v. 1840 bestimmt unter Nr. 4 der zusätzlichen Vorschriften:

Jeder hat eine Quittung über das von ihm bezahlte Chausseegeld (Chausseezettel) zu fordern, dieselbe den Zoll-, Steuer-, Polizei- oder Wege-Aufsichts-Beamten auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen und, bei Vermeidung nochmaliger Zahlung, bei der nächsten, von ihm berührten Chaussee-Hebestelle abzugeben.

Die Fortsetzung der Fahrt bis zur nächsten Hebestelle darf jedoch in keinem Falle und selbst dann nicht gehindert werden, wenn sich eine Kontravention (zu 5) ergeben sollte.

Unter Nr. 6 a. a. O. wird sodann vorgeschrieben:

Wer, den Bestimmungen zu 4 zuwider, den Chausseezettel nicht vorzeigt, zahlt zehn Silbergroschen bis einen Thaler als Strafe.

Nach Nr. 21 a. a. O. tritt im Unvermögensfalle eine verhältnißmäßige Gefängnißstrafe an die Stelle der Geldstrafe.

Vergl. auch die Bestimmungen unter Nr. 9 des C. R. v. 17. März 1840. (S. oben S. 297.)

2) Der Tarif v. 1828 enthält die hierauf bezüglichen Vorschriften unter Nr. 5 und 15 der Strafbestimmungen (s. oben S. 310.).

Diese Vorschriften sind demnächst ergänzt worden durch die Bestimmungen der K. O. v. 23. April 1835 (s. oben S. 314).

Ueber das Verhältniß dieser K. O. zu den Vorschriften des Tarifs v. 1840 Zusatz 4 und 6, vergl. das C. R. v. 17. März 1840 sub 9 (s. oben S. 297).

V. Eigenmächtiges Oeffnen des Schlagbaums.

Das eigenmächtige Oeffnen des Schlagbaums ist gleichmäßig in dem Tarif v. 1840 (Zusatz 6) und in dem Tarif v. 1828 (Strafbest. 4) mit einer Strafe von 3 Thlr. oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe (Tarif v. 1840 Zusatz e. 1.) bedroht.

Zweites Kapitel.

Von den Chausseepolizei-Uebertretungen.

Vorbemerkung.

Ueber die Chausseepolizei-Uebertretungen und deren Bestrafung sind die betr. Vorschriften in dem Tarif von 1828 unter den Strafbestimmungen Nr. 6 bis 16 [1]), und in dem Tarif von 1840 unter den zusätzlichen Bestimmungen Nr. 7 bis 23 [2]) ertheilt worden. Diejenigen des Tarifs von 1828 sind indeß vollständig beseitiget, da die K. O. v. 29. Febr. 1840 (s. oben S. 291). ausdrücklich bestimmt hat, daß die zusätzlichen Vorschriften Nr. 7 bis 23 zum Tarif von 1840 nicht bloß für die Staats-Chausseen, sondern auch für alle sonstigen öffentlichen chaussirten Wege an die Stelle der betr. Bestimmungen v. 28. April 1828 treten sollen. Der letzteren, und der darauf bezüglichen ministeriellen Erläuterungen, wird daher in der nachfolgenden Darstellung nur nachrichtlich Erwähnung geschehen.

I. Verpflichtung, den Posten auszuweichen.

Diese ist durch Zus. 7 zum Tarif von 1840 bei Vermeidung von 5 bis 50 Thlr. Strafe angeordnet, an deren Stelle, nach Zus. 21 im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Gefängnißstrafe tritt. (s. oben S. 295.) Der Tarif von 1828 enthält unter Nr. 7 der Strafbestimmungen dieselbe Vorschrift.

II. Vorschriften bezüglich des Ausweichens anderer Fuhrwerke.

Hierüber disponirt die zusätzliche Bestimmungen Nr. 8 zum Tarif v. 1840 und die betr. Strafvorschriften sind in den Zus. Nr. 17 und 21 enthalten. (s. oben S. 294.)

Vergl. die entsprechenden Bestimmungen des Tarifs v. 1828 unter den Strafvorschriften Nr. 6 und 15. (s. oben S. 310.)

III. Verbot des Holzschleppens und des Schleifens von Pflügen, Eggen und ähnlichen Gegenständen.

Die Uebertretung dieses unter Nr. 9 der zusätzlichen Bestimmungen zum Tarif v. 1840 ausgesprochenen Verbots ist nach Nr. 17 und 21 a. a. O. mit einer Geldbuße von 10 Sgr. bis 5 Thlr., oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht. (s. oben S. 294.)

Vergl. die entsprechende Bestimmung des Tarifs v. 1828 unter Nr. 8 und 15 der Strafvorschriften. (s. oben S. 310.)

Zur Erläuterung dieser Vorschrift ist ergangen:

C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 24. Okt. 1828 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen in Stralsund.

Der K. Reg. wird auf Ihre Anfrage v. 15. d. M. die Strafbestimmung zum Chausseegelder-Tarif v. 28. April c. unter Nr. 8,

wonach Holz, Pflüge, Eggen und ähnliche Gegenstände auf Chausseen nicht geschleppt werden sollen,

betr., hierdurch eröffnet, daß dieses nur dahin zu verstehen ist, daß ein solches Schleppen nicht ohne Unterlage geschehen darf, daß aber Pflugschleifen und Schlitten für die Eggen als hinreichend zu erachten sind, und mithin nicht verlangt werden darf, daß Pflüge und

---

1) Vergl. oben S. 310.

2) Vergl. oben S. 294, 295.

Eggen bei dem Transport über die Chaussee jedesmal auf Wagen geladen und gefahren werden. (A. XII. 1089. — 4. 121.)

Vergl. das R. des K. Min. des Inn. v. 24. März 1829 (A. XIII. 167.—1. 91.) unten in Abth. III. Unterabth. I. Abschn. VI. Kap. 1 Tit. 2 sub II. 2.

IV. Vorschriften bezüglich des Hemmens.

Nach Nr. 10 der zusätzlichen Bestimmungen zum Tarif v. 1840 darf das völlige Hemmen der Räder nur durch Hemmschuhe mit ebener Unterfläche bewirkt werden, und es ist die Anwendung von Klapperstöcken, ingleichen das Anhängen und Schleifen schwerer Gegenstände am Hintertheile des Wagens verboten.

Die Zuwiderhandlung wird nach Nr. 17 und 21 a. a. O. mit 10 Sgr. bis 5 Thlr. oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet. (s. oben S. 294.)

Vergl. die entsprechenden Bestimmungen des Tarifs v. 1828 unter Nr. 9 und 15 der Strafvorschriften. (s. oben S. 310.)

Für die Rheinprovinz bestimmt über den Gebrauch von Hemmstangen an den Lastfuhrwerken auf den Kunststraßen das (nachstehende) R. der K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) und des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 31. Okt. 1843 an den K. Ober-Präsid. der Rheinprovinz:

Auf Ew. ꝛc. Ber. v. 9. v. M. ertheilen wir der in Vorschlag gebrachten Polizei-Verordnung wegen des Gebrauchs der Hemmstangen an den Fuhrwerken, welche sich der Kunststraßen bedienen, folgenden Inhalts:

Zur Beseitigung der Uebelstände und Gefahren, welche durch den Gebrauch der bei Lastfuhrwerken üblichen Hemmstangen vorkommen, wird hierdurch verordnet:

1) Hemmstangen an den die Kunststraßen befahrenden Lastfuhrwerken dürfen nicht länger, als das Fuhrwerk ausschließlich der Deichsel oder der Scheere sein, und sollen, wenn sie nicht zum Hemmen des Fuhrwerks angespannt werden, nicht auf der äußern Seite des Rades angehangen oder befestigt werden;
2) Zuwiderhandlungen werden mit einer Geldbuße von 1 Thlr. bestraft;
3) Ueber die Beobachtung dieser Vorschrift haben die Wegegeld-Einnehmer und Wegegeld-Pächter, die Wegeaufseher und Wegewärter, die Polizeibeamten, Gendarmen und Feldhüter zu wachen,

hiermit unsere Genehmigung und überlassen Ihnen, die sämmtl. K. Reg. der Rheinprovinz zu ermächtigen, diese V., mit Bezug auf unsere dazu ertheilte Genehmigung, durch die Amtsbl. zu erlassen. (Min. Bl. der inn. Verw. S. 318 Nr. 426.)

V. Verbot der Sperrung oder Verengung der Fahrbahn, sowie der Niederlegung von Gegenständen auf derselben und auf den Brücken und Banquets und in den Seitengräben, desgleichen des Hinwerfens von Unrath.

Diese Verbote sind unter Nr. 10 der zusätzlichen Vorschriften zum Tarif v. 1840 ausgesprochen, und es ist deren Uebertretung nach Nr. 17 u. 21 a. a. O. mit Geldbuße von 10 Sgr. bis 5 Thlr., oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht. (s. oben S. 294.)

Vergl. die entsprechenden Bestimmungen des Tarifs v. 1828 unter Nr. 11 und 15 der Strafvorschriften. (s. oben S. 310.)

VI. Verbot des Futterns und Anbindens von Vieh auf der Fahrbahn, den Brücken, den Banquets und in den Seitengräben, desgl. des Laufen- oder Weidenlassens und Treibens desselben auf den Banquets, den Böschungen oder in den Seitengräben, sowie des Fahrens und Reitens auf den Banquets, den Böschungen und in den Gräben, endlich des Gehens auf den Böschungen und in den Gräben.

Diese Verbote sind unter Nr. 11 der zusätzlichen Bestimmungen zum Tarif v. 1840 ausgesprochen, und es ist deren Uebertretung nach Nr. 17 u. 21 a. a. O. mit 10 Sgr. bis 5 Thlr. Geldbuße, oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht. (s. oben S. 294.)

Vergl. die entsprechenden Bestimmungen des Tarifs v. 1828 unter Nr. 10 und 15 der Strafvorschriften. (s. oben S. 310.)

VII. Verbot des schnellen Fahrens und Reitens, wo solches durch Warnungstafeln untersagt ist.

Dies Verbot ist unter Nr. 13 der zusätzlichen Bestimmungen zum Tarif v. 1840 ausgesprochen und dessen Uebertretung nach Nr. 17 und 21 a. a. O. mit 10 Sgr. bis 5 Thlr. Geldbuße, oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht. (s. oben S. 294.)

Vergl. die Strafvorschrift Nr. 11 Al. 3 zum Tarif v. 1828. (s. oben S. 310.)

VIII. Vernachlässigung der Aufsicht über das Fuhrwerk.

Der Zusatz 14 zum Tarif v. 1840 bestimmt:

Der Führer eines Fuhrwerks darf sich von demselben, wenn er anhält, nicht über fünf Schritte entfernen, ohne die Pferde abzuſträngen. Auch während des Fahrens muß derselbe entweder stets auf dem Fuhrwerke, das Leitseil in der Hand, oder auf einem der Zugthiere, oder in ihrer unmittelbaren Nähe bleiben und das Gespann fortwährend unter Aufsicht halten.

Die Uebertretung dieser Bestimmungen ist nach Nr. 17 und 21 a. a. O. mit 10 Sgr. bis 5 Thlr. Geldbuße und im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht. (s. oben S. 294.)

Der Tarif v. 1828 enthält in dieser Beziehung (unter Nr. 11 der Strafbestimmungen) nur die Vorschrift, daß kein Fuhrmann sich weiter als 5 Schritte von seinem Fuhrwerke entfernen darf, ohne die Pferde abzusträngen oder festzubinden [1]). (s. oben S. 310.)

IX. Verbot des Aneinanderbindens von mehr als zwei Fuhrwerken.

Die zusätzliche Vorschrift Nr. 15 zum Tarif v. 1840 verbietet, daß beim Fahren mehr, als zwei Fuhrwerke an einander gebunden werden. Nach Nr. 17 und 21 a. a. O. wird die Uebertretung mit 10 Sgr. bis 5 Thlr. Geldbuße, oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bedroht. (s. oben S. 294.)

Der Tarif v. 1828 enthält keine entsprechende Bestimmung.

X. Verbot des Ackerns innerhalb zwei Fuß vom Grabenrande.

Dies Verbot, welches unter Nr. 16 der zusätzlichen Bestimmungen zum Tarif v. 1840 aufgestellt wird, ist gleichlautend unter Nr. 12 der Strafbestimmungen zum Tarif v. 1828 enthalten. (s. oben S. 294 u. S. 310.)

Die Uebertretung wird nach Zusatz 17 und 21 zum Tarif v. 1840 mit 10 Sgr. bis 5 Thlr. Geldbuße, oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet.

Zur Erläuterung des Begriffs: »geackert« ist (nachstehende) Bekanntmachung der K. Reg. zu Trier v. 12. Febr. 1839 erlassen:

Der §. 12 der Strafbestimmungen des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April 1828, welcher also lautet: »Innerhalb zwei Fuß vom Grabenrande darf nicht geackert werden,« ist häufig so verstanden worden, daß das Wort »geackert« nur die Bearbeitung mit dem Pfluge bezeichne. Zur Berichtigung einer solchen unrichtigen Auslegung wird hiermit zur öffentl. Kenntniß gebracht, daß durch wiederholte Erkenntnisse des K. Revisions- und Kassations-Hofes zu Berlin festgestellt worden ist,

daß der Ausdruck »ackern« jede Auflockerung des Bodens zum Zwecke des Feldbaues und namentlich auch diejenige mit Spaten oder Karsten in sich begreife, und

---

[1]) Vergl. auch die R. v. 4. Nov. 1831, 12. Dec. 1838 und 9. Febr. 1839 (A. XV. 791, XXII. 1013 u. XXIII. 228) betr. die Bestrafung der Fuhrleute für mangelhafte Beaufsichtigung ihres Fuhrwerkes auf Landstraßen überhaupt. (s. unten in Abth. III. (von den nicht chaussirten Wegen), Unterabth. I., Abschn. VI. (Polizei auf Wegen), Kap. 3, Tit. 3.

nach der Absicht des Gesetzgebers in sich begreifen müsse, indem diese gerade dahin gehe, durch mehrere Befestigung des Grabens denselben dauerhaft zu machen. (A. XXIII. 230. — 1. 209.)

XI. Verbot der Beschädigung der Chausseen nebst Zubehör.

Die zusätzliche Vorschrift 18 zum Tarif v. 1840 bestimmt hierüber:

Wer die Chaussee, die dazu gehörigen Gebäude, Brücken-Durchlässe oder sonstigen Vorrichtungen, als: Meilenzeiger, Wegweiser, Tafeln, Schlagbäume, Prellsteine und Pfähle, ingleichen wer die Pflanzungen oder Materialien beschädigt oder die letzteren in Unordnung bringt, muß, in sofern er nach den allgemeinen Strafgesetzen nicht eine härtere Strafe verwirkt hat, außer dem Schadensersatze, eine Strafe von einem bis fünf Thaler erlegen.

Vergl. Zusatz 21 ebendaselbst.

Der Tarif v. 1828 enthält unter Nr. 13 der Strafvorschriften die entsprechenden Bestimmungen. (s. oben S. 310.)

XII. Verbot der Beschädigung der Chausseebäume.

Die zusätzliche Bestimmung 19 zum Tarif v. 1840 bestimmt hierüber:

Beschädigungen der Chausseebäume sind, wenn die allgemeinen Gesetze keine härtere Strafe bestimmen, vorbehaltlich des Schadensersatzes, mit einer Strafe von fünf Thalern für jeden durch Verschulden beschädigten Baum zu ahnden.

Vergl. Zusatz 21 ebendaselbst.

Der Tarif v. 1828 enthält unter Nr. 14 der Strafvorschriften fast wörtlich dieselbe Bestimmung, wobei indeß der Verpflichtung zum Schadensersatze nicht erwähnt wird. (s. oben S. 310.)

Das R. des K. Min. des Inn. für H. und G. Ang. (v. Schuckmann) v. 27. Juni 1831 an die K. Reg. zu Erfurt bemerkt hierüber und in Betreff der Nichtberücksichtigung des Unterschiedes zwischen doloser und kulposer Beschädigung:

Auf den Ber. v. 28. April d. J. dient der K. Reg. zum Bescheide, daß die Verpflichtung zum Schadensersatze eine unmittelbare gesetzliche Folge jeder unerlaubten Handlung, und daher, außer der, nach den Strafbestimmungen des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April 1828 Nr. 14, auf Beschädigungen der Chausseebäume gesetzten Strafe von 5 Thlr. für jeden durch Verschulden, d. h. durch eine zurechnungsfähige Handlung oder Unterlassung, beschädigten Baum, die Verbindlichkeit zum Schadensersatze von selbst verstanden ist.

Absichtlich ist übrigens die Strafe der Baumbeschädigungen in dem Tarife v. J. 1822 durch die Bestimmungen des Tarifs v. J. 1828 geschärft, und dem arbitrium der erkennenden Wege-Polizeibehörde bei Festsetzung der Strafe keine Freiheit gestattet; daher, indem bei allen Abgabe- und Polizei-Kontraventionen dolus und culpa außer Frage bleiben, auf die bestimmte Strafe jedesmal zu erkennen, wo die Beschädigung eines Chausseebaumes die Wirkung einer an sich zurechnungsfähigen Handlung oder Unterlassung, mithin nicht minder wo die Beschädigung aus Fahrlässigkeit, als wo dieselbe vorsätzlich verursacht worden ist. (A. XV. 405. — 2. 88.)

XIII. Vorschriften in Betreff der Radfelgenbreite und der Belastung der Frachtfuhrwerke.

Die chausseepolizeilichen Bestimmungen hierüber werden in den §§. 1 bis 8 der V. v. 17 März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen ertheilt.

Vergl. diese V. nebst deren Ergänz. und Erläut. oben S. 329 ff.

Die Strafvorschriften bezüglich der Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen sind in den §§. 15, 16, 18 und 19 a. a. O. enthalten.

Die zusätzliche Bestimmung 20 zum Tarif v. 1840 verweist ausdrücklich auf die erwähnten Vorschriften der V. v. 17. März 1839. (s. oben S. 329.)

XIV. Verbot gewölbter oder mit Kopfnägeln u. s. w. versehener Radfelgen.

Dies Verbot ist im §. 9 der V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen, ausgesprochen, und die betr. Strafvorschrift in den §§. 15 und 18 a. a. O. ertheilt.

Vergl. diese Bestimmungen nebst den darauf bezüglichen C. R. des K. Fin. Min. v. 27. Aug. 1840 oben S. 331 u. 344.

Die zusätzliche Bestimmung 20 zum Tarif v. 1840 verweist ausdrücklich auf die erwähnten Vorschriften der V. v. 17. März 1839. (s. oben S. 294.)

XV. Vorschriften in Betreff der zulässigen Breite der Ladungen.

Die betr. Vorschriften werden im §. 10 der V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen ertheilt, und die darauf bezüglichen Strafbestimmungen in den §§. 15 und 18 ebendas. gegeben. (Oben S. 291.)

Die zusätzliche Vorschrift 20 zum Tarif v. 1840 verweist ausdrücklich auf die erwähnten Bestimmungen der V. v. 17. März 1839. (s. oben S. 294.)

XVI. Vorschriften in Betreff der Länge der Hufeisenstollen der Zugthiere.

Die betr. Vorschriften werden im §. 11 der V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen ertheilt, und die darauf bezüglichen Strafvorschriften in den §§. 15 und 18 a. a. O. gegeben.

Vergl. diese Bestimmungen nebst den darauf bezüglichen C. R. des K. Fin. Min. v. 20. Okt. 1843. (oben S. 331. u. 344.)

Die zusätzliche Bestimmung 20 zum Tarif v. 1840 verweist ausdrücklich auf die erwähnten Vorschriften der V. v. 17. März 1839. (s. oben S. 294.)

XVII. Verbot des Spurhaltens auf den Kunststraßen.

Der §. 12 der V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen, verbietet das Spurhalten auf denselben, und der §. 17 a. a. O. bedroht die Uebertretung mit einer polizeilichen Strafe von funfzehn Silbergroschen, welche Strafe nach §. 18 a. a. O. sowohl gegen den Führer des Fuhrwerks, als gegen den Eigenthümer desselben, als auch in das Fuhrwerk selbst vollstreckt werden kann. (s. oben S. 331.)

Die zusätzliche Vorschrift 20 zum Tarif v. 1840 verweist ausdrücklich auf die erwähnten Bestimmungen der V. v. 17. März 1839. (s. oben S. 294.)

Drittes Kapitel.

Von dem Verfahren bei Chaussee-Polizei- und Chausseegeld-Uebertretungen.

In Betreff des administrativen Strafverfahrens bei Uebertretungen der Chaussee-Polizei- und Chausseegeld-Gesetze waren früher die Vorschriften des §. 243 des Anh. zur Allg. G. O. I. 35 maaßgebend[1]). Für die Fälle, in welchen die betr. Reg. von dem ihr hiernach zustehenden Rechte zur Untersuchung und Bestrafung im Verwaltungswege keinen Gebrauch zu machen beschloß, und für die Fälle, wo der Angeschuldigte gegen die Resolution der Regierung auf förmliches rechtliches Gehör und Erkenntniß provocirte, erfolgte die gerichtliche Untersuchung und Entscheidung nach den Vorschriften der A. G. O. I. 35 Absch. 2 (von fiskalischen Untersuchungen) und in den Landestheilen des französischen Rechtsgebietes nach den dort geltenden Vorschriften für Kontraventionen und Zuchtpolizei-Vergehen[2]).

Das administrative Untersuchungs- und Strafverfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen ist indeß anderweitig, und zwar

---

[1]) Vergl. über dies administrative Strafverfahren die Ergänz. und Erläut. der Preuß. Rechtsbücher von Gräff &c., zur A. G. O. I. 35. Auch §. 243, 3. Ausg. Bd. 8 S. 15 ff.

[2]) Vergl. hierüber Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2 S. 551—556.

gleichmäßig für den ganzen Staat, regulirt worden durch das Regulativ v. 7. Juni 1844.

Allein die Bestimmungen dieses Regulativs sowohl, als die bis dahin und nach Maaßgabe desselben bestandenen Vorschriften über das gerichtliche Untersuchungs- und Strafverfahren bei Uebertretungen der Chaussee-Polizei- und Abgaben-Gesetze, haben wesentliche Modifikationen erlitten durch die zur Ausführung der Grundsätze der Verfassungs-Urkunde v. 5. Dec. 1848 Art. 40, 85. 88, 92 und 93 erlassene V. v. 2. Jan. 1849 über die Aufhebung der Privatgerichtsbarkeit und des eximirten Gerichtsstandes, so wie über die anderweitige Organisation der Gerichte (G. S. 1849 S. 1) und v. 3. Jan. 1849 über die Einführung des mündlichen und öffentlichen Verfahrens mit Geschworenen in Untersuchungssachen (G. S. 1849 S. 14)[1]), endlich durch die Vorschriften des Absch. II. des G. v. 14. April 1851 über die Einführung des Strafgesetzbuchs.

I.

Regulativ v. 7. Juni 1844, betr. das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen.

Wir Friedrich Wilhelm etc. etc. verordnen über das Verfahren bei Untersuchung und Bestrafung der Chaussee-Polizei- und Chausseegeld-Uebertretungen nach dem Antrage Unseres Staats-Min., was folgt:

I. Chausseepolizei-Uebertretungen.

Handhabung der Chaussee-Polizei.

§. 1. Ueber die Aufrechthaltung der in der V. über den Verkehr auf den Kunststraßen v. 17. März 1839 (G. S. 1839 S. 80[2]) enthaltenen, so wie der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 (G. S. 1840 S. 98) unter Nr. 7 bis 19[3]) beigefügten polizeilichen Vorschriften haben zunächst die Chausseeaufseher, Chausseewärter und die Gensdarmen zu wachen. Außerdem sind auch die Chausseegeld-Erheber und Pächter, sowie die Polizei-, Forst-, Zoll- und Steuerbeamten verpflichtet, die von ihnen wahrgenommenen oder ihnen glaubhaft angezeigten Chaussee-Polizeiübertretungen zur Rüge zu bringen.

Verfahren gegen den Angeschuldigten.

§. 2. Wer bei Uebertretung einer der §. 1 gedachten Vorschriften betroffen wird, ist bei Vermeidung einer Geldstrafe von 1 bis 10 Rthlr., statt deren im Unvermögensfalle verhältnißmäßiges Gefängniß eintritt, verpflichtet, den im §. 1 bezeichneten Personen bis zur nächsten in der Richtung der Reise gelegenen Chausseegeld-Hebestelle oder Ortsbehörde zu folgen, denselben Auskunft über seinen Namen, Stand und Wohnort zu ertheilen, und seine Erklärung zu Protokoll zu geben, ob er der gesetzlichen Strafe sich unterwerfen und den ihm bekannt zu machenden Betrag derselben einzahlen wolle.

Kommt es jedoch nach den §§. 4 5 7 der V. v. 17. März 1839 auf spezielle Ermittelung des Gewichts der Ladung an, so ist der Führer des Fuhrwerks verpflichtet, den im §. 1 bezeichneten Personen, oder einem hierzu anzunehmenden Begleiter nach dem nächsten, in der Richtung der Reise gelegenen Orte zu folgen, in welchen sich eine zum Verwiegen der Ladung geeignete Waagenanstalt befindet.

Zu einer rückwärts liegenden Chausseegeld-Hebestelle oder Ortsbehörde braucht der Angeschuldigte nur dann zu folgen, wenn dieselbe nicht weiter als eine Viertelmeile von der Stelle, an welcher die Uebertretung verübt oder das Fuhrwerk angehalten worden, belegen, und die nächste in der Richtung der Reise befindliche Chausseegeld-Hebestelle oder Ortsbehörde entweder weiter entfernt oder mit keiner Waageanstalt versehen ist. Sollte sich ein im Dienst befindlicher Postillon einer Uebertretung schuldig machen, so bedarf es der sofortigen persönlichen Gestellung des Uebertreters nicht, sondern die Uebertretung ist anderweit in vorschriftsmäßiger Weise zur Anzeige zu bringen.

---

[1]) Die V. v. 3. Jan. 1849 ist für den ganzen Umfang der Monarchie (mithin auch für die Landestheile, in welchen das gemeine Recht noch gilt), ausschließlich des Bezirks des Appellations-Gerichtshofes zu Cöln, ergangen. Durch das G. v. 30. April 1851 (G. S. 1851 S. 188) sind die V. v. 2. und 3. Jan. 1849 auch für die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Siegmaringen in Kraft gesetzt worden.

[2]) Vergl. oben S. 329.

[3]) Vergl. oben S. 294.

§. 3. Die im §. 2 vorgeschriebene Verhandlung darf nur von den Chausseegeld-Erhebern und Pächtern selbst, nicht aber von ihren Vertretern im Erhebungsgeschäfte, aufgenommen werden. Die Chausseegeld-Erheber und Pächter sind auch dann zur Aufnahme der Verhandlung befugt und verpflichtet, wenn sie die Uebertretung selbst entdeckt haben.

Die Annahme des Strafgeldes ohne vorgängige Aufnahme einer solchen Verhandlung ist sowohl den Chausseegeld-Erhebern und Pächtern, als auch den Ortsbehörden untersagt, den übrigen in §. 1 benannten Personen aber gänzlich verboten.

A. Wenn der Angeschuldigte der Strafe sich unterwirft und dieselbe

1) sofort einzahlt.

§. 4. 1) **Wenn der Angeschuldigte bei der nach §. 2 eintretenden Vernehmung sich der Strafe unterwirft, und deren Betrag sofort einzahlt,** so nimmt der Chausseegeld-Erheber oder Pächter oder die Ortsbehörde den Betrag an, und ertheilt unaufgefordert Quittung darüber, worauf der Angeschuldigte, nachdem nöthigenfalls wegen der Abstellung vorschriftswidriger Einrichtungen der Transportmittel gemäß §. 15 der V. v. 17. März 1839 das Erforderliche veranlaßt worden, seinen Weg fortsetzen darf. In diesem Falle findet ein weiteres Verfahren wegen der Uebertretung nicht Statt, sondern es behält bei der erlegten Strafe unabänderlich sein Bewenden.

2) nicht einzahlt.

a) Legitimation.

2) **Unterwirft der Angeschuldigte sich der Strafe, zahlt aber deren Betrag nicht ein,** so ist ihm

a) wenn er über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande sich auszuweisen vermag, die Fortsetzung der Reise unter Berücksichtigung des §. 15 der V. v. 17. März 1839 zu gestatten.

b) Pfändung.

b) Vermag der Angeschuldigte diesen Ausweis nicht zu führen, so wird zur Pfändung geschritten. Dem Gepfändeten wird unaufgefordert ein Pfandschein ertheilt. Es dürfen nur solche Sachen als Pfand angenommen werden, welche weder dem Verderben ausgesetzt sind, noch Unterhaltungskosten erfordern. Das Pfand wird nur gegen Einzahlung der Strafe zurückgegeben, und wenn diese nicht binnen längstens vier Wochen erfolgt, verkauft. (§. 13.)

In beiden Fällen (litt. a. und b.) ist der Uebertreter zugleich verpflichtet, einen Einwohner des Regierungsbezirks als seinen Bevollmächtigten zu bezeichnen, durch welchen die Einzahlung der Strafe zu gewärtigen ist, und welchem, wenn ein Pfand zurückgelassen worden, der Ueberschuß des Pfanderlöses, oder, bei rechtzeitiger Einzahlung der Strafe, das Pfand ausgehändigt werden kann. Kann oder will der Uebertreter dieser Verpflichtung nicht genügen, so bestellt diejenige Behörde, welche mit ihm zu verhandeln hat, einen solchen Vertreter von Amtswegen. Dem Uebertreter bleibt dann das Recht, statt des von der Behörde ernannten Vertreters binnen einer Präclusivfrist von 8 Tagen einen Bevollmächtigten selbst zu ernennen, welchen dann jene Behörde von dem Tage an, an welchem ihr die Ernennung desselben bekannt gemacht wird, als allein legitimirt anzusehen hat.

c) Verhaftung.

c) Kann durch Pfändung in der zu b. angegebenen Weise der Betrag der Strafe nicht sichergestellt werden, so ist der Angeschuldigte bis zum Austrage der Sache zu verhaften.

In den unter a. b. c. bezeichneten Fällen findet ein weiteres Verfahren wegen der Uebertretung nicht statt.

B. Wenn der Angeschuldigte der Strafe sich nicht unterwirft. 1) Legitimation.

§. 5. Unterwirft sich der Angeschuldigte der Strafe nicht, vermag jedoch

1) über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande sich auszuweisen, so wird ihm die Fortsetzung der Reise unter Berücksichtigung des §. 15 der V. v. 17. März 1839 gestattet.

2) Sicherstellung.

2) Vermag der Angeschuldigte diesen Nachweis nicht zu führen, so ist er anzuhalten, den Betrag der Strafe und der muthmaaßlichen Kosten durch Baarzahlung sicherzustellen; ist er hierzu nicht im Stande, so ist die Sicherstellung im Wege der Pfändung nach Vorschrift §. 4 Nr. 2 litt. b. zu bewirken. Ueber die erfolgte Sicherstellung wird unaufgefordert Bescheinigung ertheilt und dem Angeschuldigten demnächst die Fortsetzung der Reise unter Berücksichtigung des §. 15 der V. v. 17. März 1839 gestattet.

In beiden Fällen (Nr. 1 und 2) ist für den Angeschuldigten ein Bevollmächtigter innerhalb des Regierungsbezirks nach näherer Vorschrift des §. 2 litt. b. zu bestellen, welcher den Angeschuldigten bei der weiteren Verhandlung zu vertreten hat, und

welchem die Entscheidung zu publiziren, auch eintretenden Falles das Pfand oder der Ueberschuß des Pfanderlöses zurückzugeben ist.

3) Verhaftung.

3) Kann der Betrag der Strafe und Kosten durch Beschlagnahme nicht sichergestellt werden, so ist der Angeschuldigte bis zum Austrage der Sache zu verhaften.

Aufnahme der Verhandlung.

§. 6. Die nach §. 2. aufzunehmende Verhandlung muß enthalten:

1) das Datum und den Ort der Aufnahme;
2) die Namen der dabei anwesenden Personen;
3) die vollständige Angabe des Hergangs der Uebertretung nach Zeit, Ort und Umständen;
4) die Bezeichnung der etwa vorhandenen Zeugen nach Namen, Stand und Wohnort oder der sonstigen Beweismittel und, wenn die Uebertretung von anwesenden Beamten selbst wahrgenommen worden, deren diensteidliche Versicherung über die Wahrheit ihrer Aussage;
5) die Erklärung des Angeschuldigten, ob er sich der Strafe unterwirft oder nicht;
6) die Angabe, ob die Strafe gezahlt, deponirt, oder ob und wodurch sie sichergestellt ist.

Die Verhandlung wird von dem Denunzianten, dem Angeschuldigten und dem aufnehmenden Beamten unterzeichnet. Kann oder will der Angeschuldigte seine Unterschrift nicht beifügen, so wird dies am Schlusse bemerkt. Einer besondern Affirmation vor dem Friedensrichter, dessen Stellvertreter, Bürgermeister oder Beigeordneten, wie solche im Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Cöln bisher nöthig gewesen, bedarf es ferner nicht.

Nachträgliche Einzahlung der Strafe.

§. 7. Ist der Angeschuldigte, welcher der Strafe sich unterworfen hat, ohne deren vorgängige Einzahlung entlassen worden (§. 4 Nr. 2 litt. a. und b.), so muß er solche binnen acht Tagen leisten; geschieht dieses nicht, so ist die Sache nach Vorschrift des §. 10 zur Erledigung zu bringen.

Verfahren im Falle der Verhaftung.

§. 8. Ist eine Verhaftung des Angeschuldigten erfolgt (§. 4 Nr. 2 litt. c. und §. 5 Nr. 3), so ist derselbe, wenn das Verfahren vor einer zu der Entscheidung nicht kompetenten Ortsbehörde stattfand, sofort, unter Einreichung der vorläufigen Untersuchungsverhandlungen, der nach §. 10 und 12 kompetenten Behörde zu überliefern. Fand das Verfahren vor einem Chausseegeld-Erheber oder Pächter statt, so ist der Denunciant verpflichtet, den Angeschuldigten bis zur nächsten Ortsbehörde zu bringen, welche für dessen Weiterbeförderung verantwortlich ist; derselben sind zugleich die vorläufigen Untersuchungsverhandlungen zu übergeben.

Schriftliche Denunciation.

§. 9. Hat der Uebertreter der persönlichen Gestellung zur nächsten Chausseegeld-Hebestelle oder Ortsbehörde sich entzogen (§. 2), so hat der Entdecker der Uebertretung spätestens binnen 24 Stunden die Denunciation schriftlich einzureichen oder solche, wenn er hierzu nicht im Stande ist, bei der nächsten Ortsbehörde oder Chausseegeld-Hebestelle zu Protokoll zu geben. Die Denunciation wird, sofern diese Behörde zu der Entscheidung nicht kompetent ist, sofort der nach §§. 10 und 12 kompetenten Behörde eingereicht, welcher dann die Instruktion der Sache, so wie die Entscheidung derselben nach Maaßgabe des §. 10 obliegt.

Dasselbe Verfahren tritt ein, wenn eine der im §. 1 bezeichneten Personen, ohne den Uebertreter selbst zu betreffen, von einer Chaussee-Polizeiübertretung Kenntniß erhält. Diese Anzeige darf auch dann, wenn der Thäter unbekannt geblieben ist, nicht unterlassen werden.

Weitere Untersuchung und Straffestsetzung.

§. 10. Hat der Angeschuldigte der Strafe sich zwar unterworfen, es kann aber deren Betrag von ihm nicht beigetrieben werden, oder ist derselbe verhaftet worden (§. 4 Nr. 2 litt. c.), so wird durch ein Resolut in Stelle der Geldbuße eine Gefängnißstrafe festgesetzt. In gleicher Weise erfolgt, wenn der Angeschuldigte der Strafe sich nicht unterworfen oder sich der persönlichen Gestellung entzogen hat (§§. 5 und 9), die Festsetzung der durch die Chaussee-Polizeiübertretung oder durch die im §. 2 erwähnten Weigerung verwirkten Geldbuße und der subsidiarisch eintretenden Gefängnißstrafe.

Die Abfassung des Strafresoluts steht in den Landestheilen, in welchen die A. G. O. oder das gemeine Recht gilt, dem Landrath desjenigen Kreises zu, in welchem die vorläufige Untersuchung erfolgt ist; ist aber die Uebertretung innerhalb des Bezirkes einer städtischen Orts-Polizeibehörde vorgefallen, oder in Gemäßheit des §. 2 bei dieser angezeigt worden, so ist die städtische Orts-Polizeibehörde dazu kompetent.

Gegen ein Resolut dieser Behörden findet, wenn die festgesetzte Geldbuße den Betrag

von fünf Thalern übersteigt, binnen zehn Tagen, vom Tage der Eröffnung an, nach der Wahl des Verurtheilten, Berufung auf richterliches Gehör oder Rekurs an die vorgesetzte Regierung statt. Uebersteigt die Strafe den Betrag von fünf Thalern nicht, so ist nur der Rekurs an die Regierung binnen der gedachten Frist zulässig. Für die Vollstreckung des rechtskräftigen Resoluts hat der Landrath, und beziehungsweise die städtische Polizeibehörde zu sorgen.

In dem Bezirk des Appell. Gerichtshofes zu Cöln wird die Verhandlung, und wenn der Uebertreter verhaftet worden ist, derselbe mit der Verhandlung zugleich dem Beamten des öffentlichen Ministeriums bei dem Polizei-Gericht, in dessen Bezirk die Uebertretung begangen worden ist, übergeben. Dieser Beamte hat die Sache alsdann bei dem Polizei-Gericht im gesetzlichen Wege zur Erledigung zu bringen.

Das Polizei-Gericht ist zur Entscheidung über alle Chaussee-Polizeiübertretungen befugt, ohne daß es auf die Höhe der Strafe ankommt.

§. 11. Ist eine Verhaftung des Uebertreters erfolgt, so muß sofort das Resolut oder Erkenntniß abgefaßt oder das zur Vervollständigung der Instruktion etwa noch Erforderliche veranlaßt werden.

Beauftragung anderer Behörden.

§. 12. In den Landestheilen, in welchen die A. G. O. oder das gemeine Recht gilt, können, wenn der Sitz der landräthlichen Behörde über drei Meilen von der Chaussee entfernt ist, statt derselben andere Verwaltungs- oder Justizbeamte von den Regierungen mit der Führung der Untersuchung, mit der Entscheidung und Strafvollstreckung in allen denjenigen Fällen beauftragt werden, in welchen eine Verhaftung des Angeschuldigten erfolgt ist.

Verwendung des Ueberschusses aus dem Verkauf eines Pfandes rc.

§. 13. Wenn der Erlös des veräußerten Pfandstücks (§. 4 Nr. 2 litt. b. §. 5 Nr. 2) oder die zur Sicherstellung niedergelegte baare Geldsumme (§. 5 Nr. 2) nach Berichtigung der Strafe und Kosten einen Ueberschuß ergiebt, und der Angeschuldigte oder dessen Bevollmächtigter (§. 4 Nr. 2b) sich nicht binnen vier Wochen nach geschehener schriftlicher Aufforderung zur Empfangnahme meldet, so wird der Ueberschuß der Armenkasse des Orts, wo die vorläufige Untersuchung geführt ist, überwiesen mit der Verpflichtung, die Summe dem Angeschuldigten zurückzuzahlen, wenn er sich binnen Jahresfrist, von der Einzahlung zur Armenkasse an gerechnet, meldet. Ist der Wohnort des Angeschuldigten außerhalb der Provinz oder unbekannt, so vertritt, wenn er keinen Bevollmächtigten bestellt hat, eine einmalige Bekanntmachung im Amtsblatte die Stelle der Aufforderung. Im Fall der Freisprechung wird das Pfandstück sofort an den Angeschuldigten oder dessen Bevollmächtigten gegen Rücklieferung des Pfandscheins zurückgegeben. Ist derselbe abwesend und meldet sich nicht binnen 4 Wochen zur Rücknahme des Pfandstücks, so ist dasselbe zu verkaufen und mit dem Erlöse, wie vorstehend vorgeschrieben, zu verfahren.

Wenn ein Unbekannter, welcher auf einer Chaussee-Polizei-Uebertretung betroffen worden, sich entfernt und Sachen zurückgelassen hat, so wird hierüber eine öffentliche Bekanntmachung von der Untersuchungsbehörde erlassen, und dreimal von vier zu vier Wochen in das Amtsblatt eingerückt. Meldet sich hierauf Niemand binnen vier Wochen nach der letzten Bekanntmachung, so werden die Sachen zum Vortheil der Armenkasse verkauft, dem Inhaber oder Eigenthümer aber bleibt vorbehalten, seine Ansprüche auf Erstattung des Erlöses noch bis zum Ablauf eines Jahres, von der ersten Bekanntmachung an gerechnet, geltend zu machen.

Beträgt der Werth der Sachen nicht über funfzig Thaler, so bedarf es der öffentlichen Bekanntmachung nicht. Der Verkauf kann alsdann, wenn sich binnen vier Wochen nach der Beschlagnahme Niemand gemeldet hat, verfügt werden und die einjährige Frist zur Geltendmachung der Ansprüche auf Erstattung des Erlöses wird vom Tage der Beschlagnahme an gerechnet.

§. 14. Die Vorschriften §. 1 bis §. 13 kommen auf allen Chausseen zur Anwendung, für welche die V. v. 17. März 1839 und die dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 unter Nr. 7 bis 23 beigefügten Bestimmungen gelten.

II. Chausseegeld-Uebertretungen.

A. auf Staatsstraßen.

§. 15. Ueber die Aufrechthaltung der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 unter 1. bis 6. beigefügten, die Sicherung der Chausseegeld-Einnahme betreffenden Vorschriften auf den Staats-Chausseen haben, außer den Chausseegeld-Erhebern und Pächtern, zunächst die Zoll- und Steuer-Beamten zu wachen.

Außerdem sind auch die übrigen im §. 1 genannten Personen verpflichtet, die zu ihrer Kenntniß gelangenden Uebertretungen dieser Vorschrift zur Rüge zu bringen.

§. 16. In Ansehung dieser Uebertretungen (§. 15) kommen die §§. 2 bis 11 und der §. 13 mit nachstehenden Modifikationen zur Anwendung.

1) Was bei Chaussee-Polizei-Uebertretungen in den §§. 2 bis 9 in Betreff der Ortsbehörden verordnet ist, findet bei Chausseegeld-Uebertretungen auch auf die Zoll- und Steuerämter Anwendung, dieselben mögen Haupt- oder Nebenämter sein. Wenn jedoch die Chausseegeld-Hebestelle, bis zu welcher der Angeschuldigte nach §. 2 dem Entdecker würde folgen müssen, entfernter ist, als die nächste Ortspolizeibehörde, so hat diese die vorläufigen Verhandlungen wegen der Chausseegeld-Uebertretung aufzunehmen.

2) Ist der Angeschuldigte verhaftet, so ist derselbe dem nächsten Gerichte zu überweisen, welches sich sofort der Untersuchung und Entscheidung zu unterziehen, oder, wenn es dazu nicht kompetent ist, die Sache dem zuständigen Gericht zu übergeben hat.

3) Wird außer diesem Falle (Nr. 2) die Sache durch das Verfahren vor dem Chausseegeld-Erheber oder Pächter, oder vor dem Zoll- oder Steueramte nicht erledigt, so steht die weitere Untersuchung und Entscheidung in den Landestheilen, wo die A. G. O. oder das gemeine Recht gilt, zunächst dem Hauptamte desjenigen Bezirkes zu, in welchem die Uebertretung verübt worden ist. In allen Chausseegeld-Uebertretungs-Sachen findet dasselbe Verfahren statt, wie bei den Steuer-Vergehen, soweit nicht das gegenwärtige Regulativ abweichende Bestimmungen hierüber enthält. Es kann insbesondere die an die Stelle der Geldbuße tretende Gefängnißstrafe durch die Steuerbehörde nicht festgesetzt werden und der Angeschuldigte ist berechtigt, sowohl während der summarischen Untersuchung, als auch nach Abfassung des Straf-Resoluts erster Instanz binnen zehn Tagen, von dessen Publikation an gerechnet, ohne Rücksicht auf die Höhe der Strafe, auf gerichtliche Untersuchung und Entscheidung anzutragen. In dem Bezirk des Appellations-Gerichtshofes zu Cöln gelangt die Sache auf dem im §. 10 bezeichneten Wege an die Polizei-Gerichte. Die Polizei-Gerichte sind zur Entscheidung über die Chausseegeld-Uebertretungen ohne Rücksicht auf die Höhe der Strafe kompetent.

B. auf den Provinzial-, Bezirks-, Gemeinde- und Aktienstraßen.

§. 17. Bei den auf den Provinzial-, Bezirks-, Gemeinde- und Aktien-Straßen verübten Chausseegeld-Uebertretungen kommen die Vorschriften der §§. 1 bis 13 zur Anwendung.

III. Gemeinschaftliche Bestimmungen.

Aufhebung des Denuncianten-Antheils.

§. 18. Von den wegen Chaussee-Polizei- oder Chausseegeld-Uebertretungen eingezogenen Strafgeldern soll dem Denuncianten kein Antheil zufließen.

Alle entgegenstehende Vorschriften, insbesondere die der V. v. 31. August 1832 (G. S. S. 214), v. 28. Febr. 1833 (G. S. S. 28)[1]) und v. 17. März 1839 (G. S. S. 84)[2]) werden hierdurch aufgehoben.

Glaubwürdigkeit der Beamten und Denuncianten.

§. 19. Die durch ein vorschriftsmäßiges Protokoll festgestellte Angabe eines der in den §§. 1 und 15 bezeichneten Beamten, mit Ausnahme der Chausseegeld-Pächter, begründet, wenn der Beamte als solcher vereidet ist und seiner Glaubwürdigkeit keine besondere Bedenken entgegenstehen, in Beziehung auf solche Uebertretungen, deren Strafe zehn Thaler nicht übersteigt, einen vollen Beweis der von dem Beamten selbst wahrgenommenen Thatsachen, vorbehaltlich des dem Angeschuldigten freistehenden Gegenbeweises[3]).

---

[1]) Die K. O. v. 31. August 1832 bestimmte, daß den Wegewärtern, Wegegeldeinnehmern, Polizei- und Forstbeamten und Gensdarmen, welchen den Thäter entdeckt und zur Bestrafung angezeigt haben, von allen wegen Chausseepolizeivergehen erkannten, wirklich eingezogenen Geldstrafen die Hälfte als Denunciantenantheil bewilligt werden solle, und die K. O. v. 28. Febr. 1833 dehnte diese Bestimmung auch auf die Zoll- und Steuerbeamten aus. Vergl. diese K. O. in Thl. VI. (Pol. Wesen) Bd. 2 S. 627.

[2]) Vergl. die V. v. 17. März 1839 §. 20 oben S. 331.

[3]) Das R. der K. Min. des Inn. und der Pol. und der Fin. v. 14. Dec. 1840 an die K. Reg. zu Posen (Min. Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 39 Nr. 55), welches bestimmte, daß den Aussagen der denuncirenden Beamten in Chausseepolizei-Uebertretungs-Sachen ungeachtet sie zum Bezuge eines Denunciantenantheils berechtiget, keinesweges alle Glaubwürdigkeit abzusprechen sei, hat keine praktische Bedeutung mehr, theils weil nach §. 18 des Regul. v. 7. Juni 1844 der Denuncianten-Antheil aufgehoben ist, theils weil alle Chaussee-Polizei-Uebertretungen dem

Vollstreckung der Strafen.

§. 20. Ist die Strafe von einem Gerichte festgesetzt worden, so liegt diesem in den Landestheilen, in welchen die A. G. O. oder das gemeine Recht gilt, die Vollstreckung der Strafe ob. In dem Bezirk des Appellations-Gerichtshofes zu Cöln erfolgt die Vollstreckung der von den Polizei-Gerichten erkannten Strafen nach den dort geltenden allgemeinen Vorschriften.

Wenn ein Pfand gegeben worden, so ist dieses von der Behörde, welches die erste Verhandlung aufgenommen hat, bis zum Verkaufe oder bis zur Rückgabe an den Eigenthümer aufzubewahren, von dieser Behörde auch der Verkauf des Pfandes zu bewirken und nöthigenfalls die Aufforderung des Uebertreters zur Empfangnahme des Ueberschusses des Erlöses zu erlassen. Die Aufbewahrung und der Verkauf der von Chausseegeld-Empfängern oder Pächtern abgenommenen Pfänder, so wie der Erlaß der Aufforderung, kann jedoch von der, der Chausseegeld-Empfangsstelle vorgesetzten Behörde einem Anderen übertragen werden. Ist eine gerichtliche Untersuchung eingeleitet, so kann der Verkauf des Pfandes nur auf Veranlassung derjenigen Behörde, welche für die Vollstreckung der Strafe zu sorgen hat, erfolgen.

Verwendung der Strafgelder.

§. 21. Die von Chaussee-Polizei-Uebertretungen aufkommenden Strafgelder sollen zur Hälfte zu einem besondern Unterstützungs-Fonds für Wittwen und Waisen der Polizei- und Steuer-Beamten eingezogen werden. Die andere Hälfte soll im Bezirk des Appellations-Gerichtshofes zu Cöln den in Gemäßheit der V. v. 27. Dec. 1822[1]) gebildeten Strafgelder-Fonds, in den übrigen Landestheilen aber, wenn die Straffestsetzung in erster Instanz von einer städtischen Orts-Polizeibehörde erfolgt ist, der betr. Gemeindekasse, und wenn die Straffestsetzung von dem Landrathe oder dessen Substituten (§§. 10 und 12) erfolgt ist, der Staatskasse zukommen.

Urkundlich ꝛc. ꝛc.

Gegeben Charlottenburg, den 7. Juni 1844. (L. S.) Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny. Frh. v. Bülow.
v. Bodelschwingh. Gr. v. Arnim. Flottwell.

(G. S. 1844 S. 167.)

Zu dem vorstehenden Regulativ sind ergangen:

A. Abänderungen und Erläuterungen des Regulativs v. 7. Juni 1844.

1) Zum §. 10.

K. O. v. 17. Okt. 1845, betr. die Abänderung des §. 10 des Regulativs v. 7. Juni 1844, in Betreff des Verfahrens bei Chausseepolizei-Kontraventionen.

Auf Ihren Ber. v. 24. v. M. will Ich hierdurch genehmigen, daß die nach §. 10 des Regul. v. 7. Juni d. J., das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen betr. (G. S. 1844 S. 167), den Landräthen zustehende Abfassung des Strafresoluts in der Provinz Westphalen den Amtmännern und in denjenigen Theilen der Rheinprovinz, welche nicht zum Bezirke des Appellationsgerichtshofes zu Cöln gehören, den Bürgermeistern übertragen, und daß diejenige Hälfte der aufkommenden Strafgelder, welche nach §. 21 des Regul. der Staatskasse zusteht, den Gemeindekassen überlassen werde. Diese O. ist durch die G. S. bekannt zu machen.[2]). (G. S. 1845 S. 726.)

2) Zum §. 19.

R. der K. Min. des Inn. (v. Manteuffel) und der Fin. (Kühne) v. 5. April 1848 an das K. Oberpräsidium zu N., betr. die Glaubwürdigkeit der Aussagen der Chausseegeld-Erheber auf Aktien-Chausseen.

Der in dem Ber. des K. Oberpräsidiums v. 26. Februar d. J. ausgesprochenen

---

administrativen Untersuchungsverfahren jetzt entzogen sind und für das allein zulässige polizeigerichtliche Verfahren lediglich die betr. Vorschriften der Gesetze über die Beweistheorie im Untersuchungs-Prozeß maaßgebend sind.
(s. unten sub II.)

[1]) Vergl. die K. O. v. 27. Dec. 1822 nebst dem C. R. des K. Min. des Inn. v. 31. ej. m. in Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2. S. 628—629.

[2]) Vergl. indeß hinsichtlich des die Verwendung und Verrechnung der Strafgelder betr. Schlusses dieser K. O. die (unten in Kap. IV. gegebenen) Vorschriften über diesen Gegenstand, und insbesondere die Bestimmungen des C. R. v. 3. Mai 1850.

Ansicht, daß die Chausseegeld-Erheber auf Aktien-Chausseen nicht zu vereidigen seien, kann diesseits nicht beigetreten werden.

Nach §. 14 des Regul. v. 7. Juni 1844 kommen die Vorschriften des §. 1 bis 13 desselben auf alle Chausseen zur Anwendung, auf welchen die Vorschriften der V. v. 17. März 1839 und die, dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 unter Nr. 7—23 beigefügten Bestimmungen gelten, was hinsichtlich der Aktien-Chausseen in der Regel der Fall sein wird.

Es liegt daher keine Veranlassung vor, den, nach §. 1 zur Rüge der Chausseepolizei-Kontraventionen verpflichteten Chausseegeld-Erhebern auf den Aktien-Chausseen eine mindere Glaubwürdigkeit beizumessen, als den Erhebern auf den Staats-Chausseen, insbesondere können dieselben in dieser Beziehung nicht den Chausseegeld-Pächtern gleichgestellt werden. Uebrigens ist es nach §. 19 der Beurtheilung der erkennenden Behörde überlassen, ob der vollen Glaubwürdigkeit des Beamten etwa besondere Bedenken entgegenstehen. Dieser Beurtheilung wird durch die Vereidigung des Beamten nicht vorgegriffen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1848 S. 174 Nr. 172.)

3) Zum §. 21.

Vergl. die K. O. v. 17. Okt. 1845. (s. oben sub 1.)

B. Ausführungs-Instruktionen zum Regulativ v. 7. Juni 1844.

1) C. R. des K. Fin. Min. (Flottwell) v. 28. März 1845 an sämmtl. K. Prov. Steuerdirektoren ꝛc., betr. die Ausführung des Regulativs über das Verfahren bei Chausseegeld- u. Chausseepolizei-Uebertretungen v. 7. Juni 1844.

Ew. ꝛc. erhalten hierneben — Exempl. der Anweisung v. 17. Febr. d. J. für die Chausseegeld-Erheber und Pächter auf Staats-Chausseen zur Ausführung des Regulativs über das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen v. 7. Juni 1844 (G. S. S. 167) mit der Veranlassung, sämmtl. Chausseegeld-Hebestellen, einschließlich der verpachteten, so wie die betheiligten, Ihnen untergebenen Aemter und Beamten mit den erforderlichen Exemplaren der Anweisung zu versehen und für Befolgung der letzteren zu sorgen.

In der Anweisung ist darauf Bedacht genommen, daß die Chausseegeld-Erheber und Pächter, bei den ihnen durch das vorgedachte Regulativ übertragenen Untersuchungen, der Kontrolle des ihnen vorgesetzten Oberkontrolleurs und des vorgesetzten Hauptzoll- oder Hauptsteueramts, soweit es ohne unverhältnißmäßige Weitläuftigkeiten ausführbar schien, unterworfen, dagegen mit solchen amtlichen Verrichtungen verschont werden, die, ohne dem Zwecke des Regulativs zu nahe zu treten, von andern Beamten oder Behörden vorgenommen werden können. Zur Ausübung der Kontrolle sind besonders die Prozeß-Nachweisung und das Kassenbuch, welche sowohl von den Chausseegeld-Erhebern, als auch von den Pächtern zu führen (§§. 12. bis 15. der Anweisung), und die Anzeigen, welche von allen Pfändungen zu machen sind, zu benutzen. Alle eingezahlten oder deponirten baaren Gelder haben die Erheber und Pächter in allen Fällen, also auch dann, wenn es sich von einem Chausseepolizei-Vergehen handelt, dem vorgesetzten Hauptamte (§§. 13 bis 15 der Anweisung) zu übersenden und alle Pfandstücke, sofern deren Einlösung nicht binnen der nachgegebenen Frist erfolgt (§. 15 der Anweisung), so lange aufzubewahren, bis das vorgesetzte Hauptamt das weitere Verfahren mit den Pfandstücken vorschreibt.

In Ansehung der Chausseegeld-Kontraventionen tritt, in Folge des Regul. v. 7. Juni 1844, hinsichtlich der Kompetenz zur Entsch. keine Aenderung, dagegen hinsichtlich der Verrechnung der Strafen, auf Grund des §. 18 des Regul., die Modifikation ein, daß der Denuncianten-Antheil fortfällt.

Demgemäß sind alle, seit dem Erscheinen des Regul. wegen Chausseegeld-Uebertretungen bereits eingegangenen und künftig eingehenden Strafgelder in ihrem vollen Betrage zu dem Fonds zur Unterstützung der hinterbliebenen Wittwen und Kinder von Zoll- und Steuer-Beamten abzuführen.

Die von den Chausseegeld-Erhebern oder Pächtern wegen Chausseepolizei-Uebertretungen eingegangenen und den Hauptämtern übersendeten Strafgelder und Kosten (§§. 13 bis 15 der Anweisung) vereinnahmen diese Aemter einstweilen als Deposita. Die mit eingereichten Verhandlungen werden ungesäumt der, nach dem Regul. v. 7. Juni 1844, zur Entsch. kompetenten Behörde zugestellt, die eingegangenen Strafgelder aber bis auf weitere Anweisung halbjährlich, unter Beifügung einer Nachweisung, zu welcher das im §. 12 der Anweisung vorgeschriebene Muster benutzt werden kann, der Hauptkasse derjenigen Reg., in deren Bezirk das Hauptamt seinen Sitz hat, überschickt, sofern nicht durch die zur Entsch. des Straffalles kompetente Behörde oder durch die dieser vorgesetzte

Behörde über jene Gelder verfügt wird, in welchem Falle der ergehenden Requisition zu genügen ist [1]).

Die Anweisung wegen des Verfahrens mit den, von den Chausseegeld-Erhebern und Pächtern abgenommenen Pfandstücken soll, auch wenn ein Chausseepolizei-Vergehen vorliegt, immer nur von dem vorgesetzten Hauptamte ertheilt werden. Das letztere wird sich die Beschleunigung der in dieser Beziehung bei demselben eingehenden Requisitionen angelegen sein lassen und überhaupt dahin wirken, daß die Pfandstücke nicht länger, als die Umstände nöthig machen, in der Verwahrung der Chausseegeld-Erheber und Pächter bleiben.

Dem Vorstehenden gemäß, wollen Ew. 2c. den Hauptämtern und den betheiligten Beamten das Geeignete eröffnen.

Anl. a.

Anweisung für die Chausseegelderheber und Pächter auf Staatschausseen zur Ausführung des Regul. v. 7. Juni 1844 über das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen, v. 17. Febr. 1845.

Mit Bezug auf das Regul. über das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen v. 7. Juni 1844 (G. S. S. 167) wird zur Nachachtung der Chausseegelderheber und Pächter auf Staatschausseen Nachstehendes in Erinnerung gebracht und angeordnet:

A.

Allgemeine Bezeichnung der den Chausseegelderhebern und Pächtern hinsichtlich der Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen obliegenden Verbindlichkeiten.

§. 1. In Gemäßheit der §§. 1. 2. 3. 9. 15. und 16. des erwähnten Regul. sind die gedachten Chausseegeld-Erheber und Pächter verpflichtet:

1) sowohl über die Aufrechthaltung der, dem Chausseegeldtarif v. 29. Febr. 1840 unter 1. bis 6. beigefügten, die Sicherung der Chausseegeld-Einnahme von den Staatschausseen betr. Vorschriften zu wachen, als auch die von ihnen wahrgenommenen oder ihnen glaubhaft angezeigten Uebertretungen der V. über den Verkehr auf den Kunststraßen v. 17. März 1839 (G. S. S. 80.) und der, dem Chausseegeldtarif v. 29. Febr. 1840 unter 7. bis 19. beigefügten polizeilichen Vorschriften zur Rüge zu bringen;
2) von solchen Personen, welche nicht im Stande sind, eine schriftliche Denunciation anzufertigen, Denunciationen wegen Chausseegeld- oder Chausseepolizei-Vergehungen (vorstehend zu 1) zu Protokoll zu nehmen und weiter zu befördern.
3) Untersuchungen sowohl wegen Chausseegeld-, als auch wegen Chausseepolizei-Kontraventionen zu führen.

B.

Nähere Bestimmungen.

I. in Betreff der Verbindlichkeit, die Uebertretungen zur Rüge zu bringen.

A. wenn der Uebertreter von dem Chausseegelderheber oder Pächter nicht auf der That betroffen ist.

§. 2. Wird einem Chausseegeld-Erheber oder Pächter eine Chausseegeld- oder Chausseepolizei-Uebertretung, ohne daß er solche selbst auf frischer That entdeckt, bekannt (§. 1. zu 1.), oder meldet sich bei ihm ein Denunciant, welcher zur Anfertigung der Anklage nicht im Stande ist (§. 1. zu 2), so hat der Erheber oder Pächter ungesäumt eine schriftliche Denunciation, welche auch die Beweismittel bezeichnet, anzufertigen und solche binnen der nächsten 24 Stunden, wenn es sich von einer Chausseegeld-Uebertretung handelt, demjenigen Haupt-Steuer- oder Haupt-Zollamte, — wenn eine Polizei-Uebertretung vorliegt, demjenigen Landrathe unter herrschaftlicher Rubrik zu übersenden, in dessen Amtsbezirke die Uebertretung verübt worden.

Ist jedoch die Chausseepolizei-Uebertretung innerhalb des Bezirkes einer städtischen Orts-Polizeibehörde vorgefallen, so wird die Denunciation der städtischen Orts-Polizeibehörde zugesendet.

Denunciationen wegen Chausseegeld oder Chausseepolizei-Vergehen, welche im Bezirke des Appellationsgerichtshofes zu Köln verübt sind, werden stets dem, dem Chausseegeld-Erheber oder Pächter vorgesetzten Hauptamte, mit Bezug auf den §. 10 Absatz 4 und den §. 16 zu 3 des Regul. v. 7. Juni 1844, überreicht.

---

[1]) Ueber die Verrechnung der Strafgelder vergl. das C. R. v. 3. Mai 1850 (s. unten).

B. wenn der Uebertreter auf der That betroffen ist.

1. Anhalten des Uebertreters.

§. 3. Entdeckt ein Chausseegeld-Erheber oder Pächter eine Chausseegeld- oder Chaussee-polizei-Uebertretung auf frischer That, so hat er den Uebertreter — nöthigenfalls mit Hülfe der Chausseeaufseher und Arbeiter, oder der etwa zu erlangenden Polizeibeamten, — anzuhalten, denselben aufzufordern, ihm, in Gemäßheit der §§. 2 und 16 des Regul. v. 7. Juni 1844, bei Vermeidung einer Strafe von 1 bis 10 Thlrn. oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe, zu folgen und sodann nach den §§. 4 bis 7 der gegenwärtigen Anweisung weiter zu verfahren.

2. Ermittelung der zur vorläufigen Untersuchung kompetenten Behörde oder Chausseegeld-Hebestelle und Hinführung zu derselben.

a) wenn eine Chausseegeld-Uebertretung entdeckt ist.

§. 4. Ist eine verübte Chausseegeld-Uebertretung entdeckt, so erwägt der Entdecker:

1) welches Zoll- oder Steueramt (Haupt-Zoll- oder Haupt-Steueramt, Neben-Zoll- oder Unter-Steueramt),
2) welche Chausseegeld-Empfangsstelle,
3) welche Orts-Polizeibehörde,

sich in der Richtung der Reise oder rückwärts dem Punkte am nächsten befindet, an welchem der Uebertreter angehalten worden oder die Uebertretung verübt ist, um zu wissen, zu welcher Chausseegeld-Empfangsstelle oder zu welcher von den vorstehend zu 1 und 3 bezeichneten Behörden er, in Gemäßheit des §. 16 zu 1 und des §. 2 des Regul. v. 7. Juni 1844, den Uebertreter zu führen hat.

Zu einer rückwärts liegenden Steuerbehörde (vorstehend zu 1), Chausseegeld-Empfangsstelle (zu 2) oder Ortsbehörde (zu 3) hat der Entdecker den Uebertreter, — sofern nicht etwa dieser selbst es wünschen sollte — nur dann zu führen, wenn dieselbe weder weiter, als eine Viertelmeile von der vorbezeichneten Stelle belegen ist, noch in der Richtung der Reise sich eine Chausseegeld-Empfangsstelle, oder eine der zu 1 und 3 genannten Behörden in größerer Nähe befindet. Ist das Eine oder das Andere der Fall, so ist der Uebertreter der nächsten, in der Richtung der Reise belegenen Steuerbehörde (zu 1) oder Chausseegeld-Empfangsstelle vorzuführen, sofern nicht eine Ortsbehörde sich in dieser Richtung in größerer Nähe befinden sollte.

Von den in derselben Richtung belegenen Chausseegeld-Empfangsstellen oder Behörden, welche nach dem Vorbemerkten in Betracht kommen, wählt der Entdecker die nächste und gestellt den Uebertreter vor dieselbe. Da es jedoch wünschenswerth ist, daß die Orts-Polizeibehörden möglichst mit den Verhandlungen wegen Chausseegeld-Uebertretungen verschont bleiben, daß vielmehr dergl. Verhandlungen in der Regel von den Zoll- und Steuerämtern, oder von den Chausseegeld-Hebestellen vorgenommen werden, so ist in denjenigen Fällen, in welchen der Uebertreter nach dem Vorstehenden unbedenklich zunächst einer Orts-Polizeibehörde vorzuführen sein würde, diese Behörde zwar als die zunächst kompetente dem Uebertreter zu bezeichnen, derselbe jedoch, Falls er sich damit einverstanden erklärt und Falls nicht die nächste Zoll- oder Steuerbehörde oder Chausseegeld-Empfangsstelle sich in unverhältnißmäßiger Entfernung befindet, vor diese Behörde oder Empfangsstelle zu sistiren.

Derjenigen Behörde oder Chausseegeld-Empfangsstelle, welcher der Uebertreter zugeführt ist, wird das weitere Verfahren vom Entdecker überlassen.

Ist, nach dem Vorstehenden, der Uebertreter zu der, vom Entdecker selbst verwalteten oder gepachteten Empfangsstelle zu führen, so liegt dem Letzteren auch zugleich das weitere Verfahren ob (§. 9 u. ff.).

Entzieht der Uebertreter sich der persönlichen Gestellung vor diejenige Behörde oder Empfangsstelle, zu welcher er nach dem Vorstehenden zunächst zu führen ist, so verfährt der Entdecker nach Vorschrift des §. 7 der gegenwärtigen Anweisung.

b) wenn eine Chausseepolizei-Uebertretung entdeckt ist,

aa) bei welcher es auf Ermittelung des Gewichts der Ladung ankommt;

§. 5. Kommt es bei einer entdeckten Chausseepolizei-Uebertretung, nach den §§. 4, 5 und 7 der V. v. 17. März 1839, auf spezielle Ermittelung des Gewichts einer Ladung an, so wird der Uebertreter nach dem nächsten, in der Richtung der Reise gelegenen Orte geführt, in welchem sich eine zum Verwiegen der Ladung geeignete Waageanstalt befindet, sofern nicht in der entgegengesetzten Richtung in geringerer Entfernung, und zwar nicht weiter, als eine Viertelmeile von der Stelle, an welcher die Uebertretung verübt oder das Fuhrwerk angehalten worden, ein solcher Ort belegen sein sollte. In dem letzteren Falle ist der Uebertreter nach diesem Orte zu bringen.

Ist die, dem Entdecker anvertraute Chausseegeld-Empfangsstelle mit einer Waageanstalt der bezeichneten Art versehen, und ist der Uebertreter, dem Vorstehenden gemäß, zu

dieser Stelle zu führen, so unterzieht sich der Entdecker auch in diesem Falle dem weiteren Verfahren (§§. 9 u. ff.).

bb) bei welcher es nicht auf Ermittelung des Gewichts der Ladung ankommt.

§. 6. Ist eine Chausseepolizei=Uebertretung begangen, bei welcher es nicht auf die Ermittelung des Gewichts der Ladung ankommt, so gelangen die im §. 4 der gegenwärtigen Anweisung ertheilten Vorschriften mit der Maaßgabe zur Anwendung, daß der Uebertreter von chausseepolizeilichen Bestimmungen niemals vor ein Zoll= oder Steueramt (§ 4 zu 1), behufs Veranlassung der weiteren Verhandlung, sondern immer nur zu der nächsten, nach §. 4 in Betracht kommenden Orts=Polizeibehörde oder Chaussee=geld=Hebestelle geführt wird, und daß die Orts=Polizeibehörden als zu den Verhandlungen wegen Chausseepolizei=Uebertretungen zunächst berufen angesehen werden.

3. Obliegenheit des Entdeckers, wenn der auf der That betroffene Uebertreter der persönlichen Gestellung sich entzieht.

§. 7. Sollte der Uebertreter sich der persönlichen Gestellung entziehen, so ist in allen, in den §§. 3 bis 6 vorstehend erwähnten Fällen nach Anleitung des §. 2 der gegenwärtigen Anweisung mit der Denunciation zu verfahren, in welcher alsdann auch die Widersetzlichkeit des Uebertreters, auf Grund des §. 2 des Regul. v. 7. Juni 1844, zur Anklage gebracht wird.

II. Nähere Bestimmungen in Ansehung der Führung der Untersuchungen wegen Chausseegeld= und Chausseepolizei=Vergehungen und hinsichtlich des weiteren Verfahrens nach Aufnahme der Untersuchungs=Verhandlung.

A. Maaßgebende Vorschriften.

§. 8. Behufs gehöriger Führung der summarischen Untersuchungen wegen Chausseegeld= und Chausseepolizei=Vergehungen (§. 1 zu 3) hat jeder Chausseegeld=Erheber und Pächter, sich vor Allem mit den, dem Chausseegeld=Tarif v. 29. Febr. 1840 angehängten Bestimmungen, mit der V. über den Verkehr auf den Kunststraßen v. 17. März 1839 und mit dem zu Eingang angeführten Regul. v. 7. Juni 1844 vertraut zu machen, insbesondere auch die in den §§. 9 bis 16 der gegenwärtigen Anweisung ertheilten Vorschriften genau zu beachten.

B. Vorläufige mündliche Vernehmung des Angeschuldigten.

§. 9. Der dem Chausseegeld=Erheber oder Pächter vorgeführte, oder von ihm selbst gestellte Angeschuldigte wird, nachdem ihm mündlich eröffnet worden, welches Vergehen ihm vorgeworfen werde, vorerst mündlich vernommen. Hieraus ergiebt sich, ob es sich von einer Chausseegeld= oder einer Chausseepolizei=Kontravention handelt, und auf welche Punkte es bei der weiteren Verhandlung ankommt.

C. Besondere Vorschriften für die Fälle, in denen es auf Ermittelung des Gewichts der Ladung ankommt.

§. 10. Handelt es sich von einer Chausseepolizei=Kontravention, kommt es bei dieser, nach den §§. 4, 5 und 7 der V. v. 17. März 1839, auf eine spezielle Ermittelung des Gewichts der Ladung an, und befindet sich eine, zu dieser Ermittelung geeignete Waageanstalt bei der Chausseegeld=Empfangsstelle, so wird, gleich nach der mündlichen Vernehmung (§. 9), zum Abladen und Verwiegen, unter Zuziehung des Führers des Fuhrwerks, geschritten und das Ergebniß amtlich vermerkt.

1. Wenn das vorschriftsmäßige Gewicht der Ladung nicht überschritten ist.

1) Ergiebt sich, daß das vorschriftsmäßige Gewicht der Ladung nicht überschritten ist, und hat der Angeschuldigte, auch nach dem §. 16 der vorgedachten V. v. 17. März 1839, eine Ordnungsstrafe nicht verwirkt, so wird dem Führer, ohne daß Kosten irgend welcher Art von ihm verlangt werden, unaufgefordert eine Bescheinigung nach dem anliegenden Muster A. ertheilt und ihm die Fortsetzung der Reise gestattet.

Der Chausseegeld=Erheber oder Pächter nimmt sodann, ohne die Abfahrt des Wagenführers deshalb aufzuhalten, von Amtswegen eine Verhandlung, deren Unterzeichnung durch den Angeschuldigten es nicht bedarf, über den Hergang auf, trägt den Fall in die, im §. 12 vorgeschriebene Nachweisung ein und überreicht die Verhandlung ungesäumt dem vorgesetzten Hauptamte.

2. Wenn das vorschriftsmäßige Gewicht der Ladung überschritten ist.

2) Ergiebt die Verwiegung, daß das vorschriftsmäßige Gewicht der Ladung überschritten ist, oder hat der Angeschuldigte, nach §. 16 der V. v. 17. März 1839, eine Ordnungsstrafe verwirkt, so tritt das, in den §§. 11 u. ff., der gegenwärtigen Anweisung vorgeschriebene Verfahren ein, bei welchem dann auch auf Erstattung der durch das Abpacken und Verwiegen der Ladung etwa entstandenen Kosten Bedacht genommen wird.

D. Vorschriften für alle Chausseegeld= und Chausseepolizei=Vergehungen, mit Ausnahme der, §. 10 zu 1 bezeichneten Fälle.

1. Aufnahme der schriftlichen Verhandlung und Erfordernisse derselben.

§. 11. Ergiebt die vorläufige Vernehmung (§. 9), daß es sich von einem Chaussee=polizei=Vergehen handelt, bei welchem es nicht auf Ermittelung des Gewichts der Ladung ankommt, oder daß ein Chausseegeld=Vergehen vorliegt, so schreitet der Chausseegeld=Erheber oder Pächter sogleich zur Aufnahme der schriftlichen Verhandlung.

Diese muß enthalten:

1) das Datum und den Ort der Aufnahme der Verhandlung;
2) die Namen der dabei anwesenden Personen;
3) die vollständige Angabe des Hergangs der Uebertretung nach Zeit, Ort und Umständen; in den geeigneten Fällen das ermittelte Gewicht der Ladung (§. 10);
4) die Bezeichnung der etwa vorhandenen Zeugen nach Namen, Stand und Wohnort, oder der sonstigen Beweismittel; ferner, wenn die Uebertretung von anwesenden Beamten selbst wahrgenommen worden, deren diensteidliche Versicherung über die Wahrheit ihrer Aussage;
5) die Bezeichnung des etwa nachzuzahlenden Chausseegeldes, der verletzten Strafbestimmung und der verwirkten Strafe, wobei, sofern das Gesetz nur die Grenze des Strafmaßes vorschreibt, in der Regel, und, falls nicht eine Wiederholung vorliegt, das geringste Strafmaß gewählt werden kann.

   Sind Kosten entstanden und zu erstatten (z. B. in dem, §. 10 am Schlusse bezeichneten Falle), so wird auch deren Betrag dem Angeschuldigten zu Protokoll bekannt gemacht.
6) Die Erklärung des Angeschuldigten, ob er sich der Strafe, und, sofern Kosten entstanden sind, der Erstattung derselben unterwirft oder nicht;
7) die Angabe: ob die Strafe und Kosten gezahlt, deponirt, oder ob und wodurch diese Beträge sicher gestellt worden;
8) wenn der Angeschuldigte sich der Strafe und der Kostenerstattung nicht unterwirft, oder sich derselben zwar unterwirft, deren Betrag jedoch nicht einzahlt, die Angabe des Bevollmächtigten, welchen der Angeschuldigte, in Gemäßheit der §§. 4 und 5 des Regul. v. 7. Juni 1844, bezeichnet hat oder welcher ihm in Gemäßheit dieser Bestimmungen bestellt ist. Zeugen, welche zur Stelle sind, werden sogleich vernommen.

Die Verhandlung wird von dem Denuncianten, dem Angeschuldigten und den sonst etwa vernommenen Personen unterzeichnet, und demnächst von dem Chausseegeld=Erheber oder Pächter, welcher sie aufgenommen hat, vollzogen.

Kann oder will der Angeschuldigte, oder eine sonst vernommene Person die Unterschrift nicht beifügen, so wird dies am Schlusse der Verhandlung bemerkt.

2. Eintragung des Kontraventionsfalles in die Prozeß=Nachweisung und Erhebung des etwa nachzuzahlenden Chausseegeldes.

§. 12. Nach Aufnahme der Verhandlung (§. 11) trägt der Chausseegeld=Erheber oder Pächter den Kontraventionsfall jedesmal in die nach dem beiliegenden Muster B. zu führende Nachweisung ein, und erhebt das etwa nachzuzahlende Chausseegeld gegen Ertheilung des vorschriftsmäßigen Chausseezettels. (§. 13.)

3. Weiteres Verfahren je nach der Verschiedenheit der Fälle.

a) Verfahren, wenn der Angeschuldigte sich der Strafe und Kostentragung unterworfen hat und den Betrag einzahlt.

§. 13. Hat der Angeschuldigte sich der Strafe und Erstattung der Kosten unterworfen und den Betrag gezahlt, so nimmt der Chausseegeld=Erheber oder Pächter diesen in Empfang und ertheilt darüber, in Gemäßheit des §. 4 zu 1 des Regul. v. 7. Juni 1844, dem Einzahler unaufgefordert eine Quittung nach dem anliegenden Muster C.

Dem Angeschuldigten wird nunmehr die Fortsetzung der Reise ohne weitere Beschränkung gestattet, sofern nicht, nach dem §. 15 der V. v. 17. März 1839, die Abstellung einer vorschriftswidrigen Einrichtung der Transportmittel herbeigeführt werden muß. In diesem Falle ist, wenn die Verhandlung in einer Stadt vorgenommen worden, die Fortsetzung der Reise erst zu erlauben, nachdem jene Einrichtung abgestellt worden. Ist die Verhandlung nicht in einer Stadt vorgenommen, so wird dem Wagenführer die Fortsetzung der Reise, unter Ertheilung eines Erlaubnißscheins nach dem anliegenden Muster D., nur bis zur nächsten Stadt nachgegeben. Jedoch ist einem ausländischen Fuhrwerk, bei Uebertretung der Vorschriften der §§. 1 und 9 der obgedachten Verordnung, das Umkehren und Zurückfahren auf demselben Wege, woher das Fuhrwerk gekommen ist, ohne vorgängige Aenderung zu gestatten.

Die eingezahlten Strafgelder und Kosten trägt der Erheber oder Pächter demnächst

sogleich in das Kassenbuch ein und übersendet sie, unter Beifügung der Verhandlung, ungesäumt dem vorgesetzten Hauptamte zur weiteren Veranlassung.

Mit dem nacherhobenen Chausseegelde (§. 12) wird, wenn solches gesetzlich der vom Erheber verwalteten oder dem Pächter überlassenen Empfangsstelle gebührt, nach den allgemeinen Vorschriften verfahren. Gebührte dasselbe aber einer anderen Hebestelle, so wird dessen Betrag, über welchen auch in diesem Falle ein gewöhnlicher Chausseezettel zu ertheilen ist (§. 12), gleichzeitig mit der Strafe und den Kosten, jedoch vor der Linie, in das Kassenbuch eingetragen, übrigens aber gleich den gewöhnlichen Chausseegeld-Einnahmen behandelt und verrechnet, beziehungsweise dem Pächter belassen. — Welcher Hebestelle der Chausseegeld-Betrag gesetzlich gebühren würde, wird in dem Ueberreichungs-Berichte bemerkt.

b) Verfahren, wenn ein dem Namen, Stande und Wohnorte nach bekannter Angeschuldigter den Strafbetrag nicht eingezahlt oder nicht sicher gestellt hat.

§. 14. Hat ein Angeschuldigter den Strafbetrag nicht eingezahlt oder sicher gestellt, jedoch über Namen, Stand und Wohnort sich ausgewiesen, so wird ihm, gleich nach beendigter Verhandlung, in Gemäßheit des §. 4 Nr. 2 zu a und des §. 5 Nr. 1 des Regul. v. 7. Juni 1844, die Weiterreise gestattet, sofern nicht, nach §. 15 der V. v. 17. März 1839, die Abstellung der vorschriftswidrigen Einrichtung der Transportmittel herbeizuführen ist. Im letzteren Falle wird nach der dieserhalb in dem §. 13 der gegenwärtigen Anweisung ertheilten Bestimmung verfahren.

Hat der Angeschuldigte sich der Strafe nicht unterworfen, so wird die aufgenommene Verhandlung (§. 11) ungesäumt der, §. 2 der gegenwärtigen Anweisung bezeichneten Behörde übersendet.

Hat der Angeschuldigte sich der Strafe unterworfen, so wird, in Gemäßheit des §. 7 des Regul. v. 7. Juni 1844, acht Tage auf Einzahlung der Strafe und der etwaigen Kosten gewartet. Erfolgt keine Zahlung, so überreicht der Erheber oder Pächter, mit der Anzeige hiervon, die Verhandlung der, §. 2 der gegenwärtigen Anweisung bezeichneten Behörde. Wird dagegen der Straf- und Kostenbetrag ganz oder theilweise eingezahlt, so erfolgt die Eintragung und Absendung der Gelder, so wie die Einreichung der Verhandlung, an das vorgesetzte Hauptamt nach Anleitung des §. 13 der gegenwärtigen Anweisung.

c) Verfahren, wenn eine Pfändung stattgefunden hat, oder Geld deponirt ist.

§. 15. Hat, in Gemäßheit des §. 4 Nr. 2 zu b oder des §. 5 Nr. 2 des Regul. v. 7. Juni 1844, zur Pfändung geschritten werden müssen, so wird über die abgepfändeten Sachen, nach Umständen über das abgepfändete oder vom Angeschuldigten zur Sicherung der Strafe etwa deponirte Geld (§. 5 Nr. 2 des Regul.), unaufgefordert ein Pfandschein nach dem anliegenden Muster E. 1 und resp. 2 ertheilt und in Ansehung der Gestattung der Weiterreise nach dem §. 13 der gegenwärtigen Anweisung verfahren.

Das Pfand, es bestehe in Geld oder in anderen Sachen, wird sogleich in das Kassenbuch eingetragen.

Hat der Angeschuldigte sich der Strafe nicht unterworfen, jedoch Geld als Pfand deponirt, oder ist ihm Geld abgepfändet, so übersendet der Erheber oder Pächter das Geld nebst der Verhandlung ungesäumt dem vorgesetzten Hauptamte zur weiteren Veranlassung.

Pfandstücke, die nicht in baarem Gelde bestehen, behält der Erheber oder Pächter in seiner Verwahrung.

Hat der Angeschuldigte sich der Strafe unterworfen, so wird, in Gemäßheit des §. 7 des Regul. v. 7. Juni 1844, acht Tage auf Einzahlung der Strafe und der etwa entstandenen Kosten gewartet. Erfolgt dieselbe in dieser Frist, so giebt der Chausseegeld-Erheber oder Pächter dem Angeschuldigten oder seinem Bevollmächtigten (§. 4 des Regul.) das Pfand, gegen Rücklieferung des vorstehend erwähnten Pfandscheins (E. 1) und gegen Empfangsbekenntniß, zurück, ertheilt Quittung über den an Strafe und Kosten bezahlten Betrag, trägt die Verausgabung des Pfandes und die Vereinnahmung jenes Betrages in das Kassenbuch ein und übersendet das Geld nebst den aufgenommenen Verhandlungen dem vorgesetzten Hauptamte. — Löset dagegen der Angeschuldigte, welcher sich der Strafe unterworfen hat, das Pfand innerhalb acht Tagen nicht selbst oder durch einen Bevollmächtigten ein, so übersendet der Erheber oder Pächter, mit der Anzeige hiervon, die aufgenommene Verhandlung (§. 11) der im §. 2 des gegenwärtigen Regul. bezeichneten Behörde und macht, sofern nicht diese Behörde zugleich das ihm vorgesetzte Hauptamt ist, dem letztern Anzeige von dem Falle.

Gleichergestalt, jedoch ohne Abwartung der achttägigen Frist, wird dann verfahren, wenn der Angeschuldigte, dem ein nicht in baarem Gelde bestehendes Pfand abgenommen worden, sich der Strafe nicht unterworfen hat.

Meldet sich binnen drei Monaten nach geschehener Pfändung der Angeschuldigte oder dessen Bevollmächtigter zur Einlösung des Pfandes, so ist in allen Fällen, sofern nicht etwa

dem Erheber oder Pächter inzwischen von dem vorgesetzten Hauptamte eine andere Anweisung ertheilt worden, das Pfand gegen Einzahlung eines, zur Deckung der Strafe und der Kosten jedenfalls ausreichenden Betrages herauszugeben. Mit der Eintragung in das Kassenbuch, der Absendung des Geldes u. s. w. wird dann eben so verfahren, wie im Falle der Einlösung binnen der §. 7 des Regul. v. 7. Juni 1844 bezeichneten Frist.

Alle nicht eingelöste Pfandstücke bewahrt der Erheber oder Pächter so lange, bis ihm wegen derselben von dem vorgesetzten Hauptamte Anweisung ertheilt wird, welche er dann zu befolgen hat. Sollte die Aufbewahrung in einzelnen Fällen Schwierigkeiten finden, oder binnen drei Monaten seit der Pfändung die vorgedachte Anweisung nicht erfolgen, so hat der Erheber oder Pächter sich wegen seines ferneren Verhaltens an den ihm vorgesetzten Oberkontrolleur oder an das vorgesetzte Hauptamt zu wenden.

Der Verkauf der Pfandstücke wird den Chausseegeld-Pächtern überhaupt nicht, den Chausseegeld-Erhebern nur ausnahmsweise und dann stets unter Ertheilung näherer Vorschriften übertragen werden.

Mit den, in den §§. 13 und 20 des Regul. v. 7. Juni 1844 bezeichneten Aufforderungen und Bekanntmachungen haben die Chausseegeld-Erheber und Pächter sich nicht zu befassen.

d) Verfahren, wenn zur Verhaftung des Angeschuldigten geschritten werden muß.

§. 16. Ist der Angeschuldigte, nach dem §. 4 Nr. 2 zu c. oder nach dem §. 5 Nr. 3 des Regul. v. 7. Juni 1844, zu verhaften, so wird derselbe, wenn es sich von einem Chaussee-Vergehen handelt, dem nächsten Gerichte, wenn ein Chausseepolizei-Vergehen verübt ist, in der Regel dem Landrathe des Kreises, in welchem die vorläufige Untersuchung bewirkt worden, unter Beifügung der, nach dem §. 11 der gegenwärtigen Anweisung aufgenommenen Verhandlung, in Gemäßheit des §. 16 Nr. 2 und des §. 10 des vorerwähnten Regul., übersendet.

Eine Ausnahme hiervon tritt hinsichtlich aller, im Bezirke des Ober-Appellationsgerichts zu Cöln verübten Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen, desgleichen hinsichtlich der, nicht in diesem Bezirke verübten Chausseepolizei-Uebertretungen ein, wenn die letzteren innerhalb des Bezirks einer städtischen Ortspolizeibehörde vorgefallen sind, oder wenn, statt des Landraths, nach dem §. 12 des Regul., ein anderer Beamte bestellt worden.

Im ersten Ausnahmsfalle wird der Uebertreter mit der Verhandlung (§. 11 der gegenwärtigen Anweisung) dem Beamten des öffentl. Min. bei dem Polizeigerichte, in dessen Bezirke die Uebertretung begangen worden (§. 10 und §. 16 des Regul.), im zweiten der vorbezeichneten Ortspolizeibehörde (§. 10 des Regul.), im dritten dem erwähnten Beamten (§. 12 des Regul.) übersendet.

Die Verhaftung und Uebersendung bewirkt der Chausseegeld-Erheber oder Pächter in folgender Art. Er eröffnet dem Angeschuldigten, mit Hinweisung auf den §. 2, den §. 4 Nr. 2 c., den §. 5 Nr. 3 und den §. 8 des Regul., seine Verbindlichkeit, dem Denuncianten zu folgen, und dem letzteren seine Verpflichtung, den Angeschuldigten bis zur nächsten Ortsbehörde zu bringen. Demnächst überweiset der Erheber oder Pächter, unter Beifügung der aufgenommenen Verhandlung (§. 11 der gegenwärtigen Anweisung), und unter Bezeichnung jener nächsten Ortsbehörde und derjenigen Behörde oder desjenigen Beamten, bis zu welchem der Angeschuldigte überhaupt zu befördern ist, — den Angeschuldigten dem Denuncianten mit der Aufforderung, den ersteren bis zu der bezeichneten nächsten Ortsbehörde zu bringen und ihn der letzteren, unter Bezugnahme auf den vorgedachten §. 8 des Regul., nebst der Verhandlung zur vorschriftsmäßigen Weiterbeförderung zu übergeben.

Berlin, den 17. Febr. 1845. Der Finanzminister. Flottwell.

Anlagen.

A.

(zu §. 10 Nr. 1 der Anweisung v. 17. Febr. 1845.)

Bescheinigung.

Dem Fuhrmann (Schulze) aus (Wiedenbrück), welcher mit einem (zwei) spännigen, mit (vier) Zoll breiten Radfelgen versehenen (Karren) auf der Reise von (Minden) nach (Münster) begriffen ist, wird hierdurch bescheinigt, daß die aus (funfzehn Colli)[1]) bestehende Ladung hier am (12. März) d. J. verwogen und zu (acht und zwanzig) Zentnern ermittelt worden ist. N. N., am . . . . .

(Stempel der Hebestelle.) Der Chausseegeld-Erheber (Pächter).
(Unterschrift.)

---

[1]) Besteht die Ladung nicht aus einzelnen Colli, sondern z. B. aus Baumaterialien, Kohlen ꝛc., so wird dies bemerkt.

B.

(zu §. 12 der Anweisung v. 17. Februar 1845.)

Nachweisung

der bei der Chausseegeld-Hebestelle zu **N. N.** wegen Chausseegeld- und Chausseepolizei-Vergehungen im Jahre .... aufgenommenen Verhandlungen.

Laufende Nummer.	Namen, Stand und Wohnort des Denunzianten.	Namen, Stand und Wohnort des Angeschuldigten.	Bezeichnung 1) der verletzten Vorschrift. 2) des verwirkten Strafbetrages.	Angabe, ob 1) Geld bezahlt ist, ev. wie viel, 2) ein Pfand genommen, 3) zur Verhaftung geschritten ist.	Datum der Aufnahme der Verhandlung.	Datum der Absendung der Verhandlung.	Bezeichnung der Behörde, an welche die Verhandlung gesendet ist.	Bemerkungen.

C.

(zu §. 13 der Anweisung v. 17. Febr. 1845.)

Quittung über Strafgelder (und Kosten).

Der N. N. zu N. N., welcher sich einer Uebertretung der, unter Nr. . . . dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten Strafbestimmung (der Strafbestimmung des §. . . . der V. v. 17. März 1839) schuldig gemacht, hat sich der ihm bekannt gemachten Strafe von Rthlr. Sgr. Pfg. unterworfen und dieselbe (nebst den mit Rthlr. Sgr. Pfg. entstandenen Kosten) erlegt, worüber ihm gegenwärtige Quittung ertheilt wird. N. N., am . . . .

(Stempel der Hebestelle.) Der Chausseegeld-Erheber (Pächter).
(Unterschrift.)

D.

(zu §. 13 der Anweisung v. 17. Febr. 1845.)

Erlaubnißschein zur Fortsetzung der Reise nach N. N.

Nachdem der Fuhrmann (Schmidt) aus (Berlin), welcher mit einem (vier) spännigen, mit (fünf) Zoll breiten Radfelgen versehenen (Frachtwagen) auf der Reise von (Hamburg) nach (Berlin) begriffen ist, hier angehalten worden, ist die aus (vierzig Colli) bestehende Ladung hier am (15. August d. J.) verwogen und zu (einhundert und funfzehn) Zentnern ermittelt worden. Es ist daher dem vorgenannten Fuhrmann die Fortsetzung der Reise ohne Verminderung der Ladung oder Annahme breiterer Radfelgen nur bis (N. N.) gestattet. N. N., am .....

(Stempel der Hebestelle.) Der Chausseegeld-Erheber (Pächter)
(Unterschrift.)

E.

(zu §. 15 der Anweisung v. 17. Febr. 1845.)

1) Pfandschein.

Dem N. N. zu N. N., welcher sich einer Uebertretung der, unter Nr. . . . dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten Strafbestimmung (der Strafbestimmung des §. . . . der V. v. 17. März 1839) schuldig gemacht hat, ist zur Sicherung des verwirkten Straf- und des Kostenbetrages

(Bezeichnung des Pfandes)
(die Summe von . . . .)

abgepfändet worden, worüber die gegenwärtige Bescheinigung ertheilt wird. N. N., am...

(Stempel der Hebestelle.) Der Chausseegeld-Erheber (Pächter.)
(Unterschrift.)

2) Depositionsschein.

Von dem N. N. zu N. N., welcher sich einer Uebertretung der, unter Nr. . . . dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten Strafbestimmung (der Strafbestimmung des §. . . . der V. v. 17. März 1839) schuldig gemacht hat, ist zur Sicherung des verwirkten Straf- und des Kostenbetrages

die Summe von . . . .

deponirt, worüber die gegenwärtige Bescheinigung ertheilt wird. N. N., am . . . .

(Stempel der Hebestelle.) Der Chausseegeld-Erheber (Pächter.)
(Unterschrift.)

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 185. Nr. 214.)

2) C. R. der K. Min. d. Fin. (Beuth) und des Inn. (v. Manteuffel) v. 30. Juli 1845 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich der Rheinischen, betr. das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen[1]).

Der mitunterz. Fin. Min. hat sich veranlaßt gesehen, zur Ausführung des Regul. über das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen v. 7. Juni d. J. eine besondere, auch im Centralblatt der Angaben- 2c. Gesetzgebung und Verw. für 1845 S. 105 und ff. abgedruckte Anweisung für die Chausseegeld-Erheber und Pächter auf Staatschausseen entwerfen zu lassen, wonach diese zu verfahren haben.

Der K. Reg. wird anbei ein Exemplar dieser Anweisung zur Kenntnißnahme mitgetheilt[2]).

Eine allgemeine Anweisung für die Lokalpolizei-Behörden zur Ausführung des gedachten Regul. von hier aus zu erlassen, ist von dem mitunterz. Min. des Inn. als nothwendig nicht erkannt worden. Der Beurtheilung der K. Reg. wird jedoch überlassen, ob Sie eine besondere Instruktion für die Polizeibehörden Ihres Depart. für erforderlich hält, wobei alsdann die in obiger Anweisung enthaltenen Vorschriften zu beachten sind.

Die im §. 15 der Anweisung enthaltene Bestimmung, daß das abgepfändete Geld von dem Chausseegeld-Erheber und Pächter dem vorgesetzten Hauptamte übersendet werde, ist um deshalb für zweckmäßig erachtet worden, weil in allen Fällen einer Chausseegeld-Uebertretung auf Staatschausseen die Verrechnung dem Hauptamte zusteht. Eine Ausnahme davon für diejenigen Fälle zu machen, in denen es sich von einer Chausseepolizei-Uebertretung handelt, hat zur Vermeidung noch weiterer Unterscheidungen nicht für ange-

---

[1]) Vergl. die hierzu ergangenen neueren R. in Betreff der Art und Weise der Verrechnung der Chausseegeld- und Chausseepolizei-Strafgelder unten im Kap. 4 sub II.

[2]) Vergl. oben sub I.

messen erachtet werden können. Aus der Geldübersendung an das Hauptamt wird eine Verlegenheit nicht entstehen, da die Chausseegeld-Erheber und Pächter stets im Geldverkehr mit dem vorgesetzten Hauptamte stehen und Zahlungen auf deren Rechnung auf bloße schriftliche Anweisung, und ohne daß ihnen deshalb Geld übersendet zu werden braucht, leisten können. Die Fälle, in denen eine städtische Ortspolizei-Behörde eine Strafe wegen Chausseepolizei-Uebertretung festzusetzen und die Gemeindekasse die Strafe zur Hälfte zu beziehen hat (§§. 10 und 21 des Regul. v. 7. Juni 1844) werden überhaupt nicht häufig und bei den Chausseegeld-Erhebern und Pächtern ohne Zweifel nur höchst selten zur Verhandlung kommen. Kommt dies aber vor und ist in einem solchen Falle Geld abgepfändet, so kann, falls der Angeschuldigte verurtheilt wird, das Geld von dem Hauptamte, von dem Chausseegeldempfänger, oder von jeder dem Hauptamte untergeordneten Kasse der städtischen Behörde übermacht werden. Ein Gleiches gilt von der Rückzahlung des Geldes im Fall der Freisprechung des Angeschuldigten. Daß ein Angeschuldigter, welcher sich der Strafe nicht unterwirft und Geld deponirt, die Entscheidung der kompetenten Ortspolizeibehörde aber persönlich sollte abwarten wollen, wird muthmaßlich sehr selten vorkommen, und in einem solchen Falle wird die Ortspolizeibehörde, sofern der Angeschuldigte straffrei bleibt, zur Vermeidung jedes unnöthigen Aufenthalts des Denunciaten, die Summe, welche der Chausseegeld-Erheber oder Pächter dem Angeschuldigten nach der ertheilten Quittung abgenommen hat, diesem für Rechnung der Chausseegeld-Empfangsstelle sofort zurückzahlen und von letzterer oder dem vorgesetzten Hauptamte den Betrag wieder einziehen können.

Hiernächst wird die K. Reg. veranlaßt, nach §. 12 des Regul. in nähere Erwägung zu ziehen, für welche Chausseestrecken Sie in den Fällen der Verhaftung zur Vermeidung einer unverhältnißmäßigen Belästigung der Kontravenienten besondere Beamte mit Führung der Untersuchung, Entscheidung und Strafvollstreckung zu beauftragen für erforderlich erachtet. Hiermit ist alsdann unverzüglich vorzugehen, und dafür Sorge zu tragen, daß hiervon, wie von jeder spätern Veränderung sowohl die ad §. 8 des Regul. zur Weiterbeförderung verpflichteten Ortsbehörden des Bezirks, als die Steuerbehörde in Kenntniß gesetzt werden, damit zugleich jede Hebestelle davon unterrichtet wird.

Außerdem verdient das Verfahren beim Verkauf der Pfandstücke (§. 13 des Regul.) Beachtung, damit einerseits nicht der Verkauf von abgepfändeten Gegenständen an Orten erfolgt, wo für dieselben nach ihrer Beschaffenheit kein irgend entsprechender Erlös zu erwarten ist, und damit auch die gehörige Bekanntmachung vorangeht, andererseits keine Weiterungen verursacht werden, deren Kosten mit dem muthmaßlichen Erlöse in keinem Verhältniß stehen möchten.

Wenn sich aus diesen Rücksichten ergiebt, wie dem vernünftigen Ermessen der Ortsbehörden und einer pflichtmäßigen Ausführung vorzüglich vertraut werden muß, so habe ich, der Min. des Inn. Anstand genommen, allgemeine Anordnungen zu ertheilen, um so mehr, als das Bedürfniß dazu in den einzelnen Regierungsbezirken nicht gleich ist, und die zu treffenden Anordnungen auch verschieden sein müßten. Indem daher der Prüfung der K. Reg. überlassen bleibt, ob und in wie weit die Ertheilung besonderer Vorschriften für erforderlich zu erachten ist, wird Sie in Betreff der Aufbewahrung und Veräußerung der Pfandstücke auch die in Pochhammers Handbuch zur Kenntniß der Zollverfassung und Verw. in den Preuß. Staaten v. J. 1832 Th. 2 S. 475 abgedrukten Instruktionen v. 10. Dec. 1813 hingewiesen, welche einen Anhalt dafür darbieten können.

Endlich wird der K. Reg. in Bezug auf den §. 21 des Regul. noch eröffnet, daß beschlossen worden ist, die danach zu einem besonderen Unterstützungsfonds für Wittwen und Waisen der Polizei- und Steuerbeamte einzuziehende Hälfte der von Chausseepolizei-Uebertretungen aufkommenden Strafgelder in der Art zu theilen, daß ein Drittheil dieser Hälfte zu dem bereits bestehenden Fonds zur Unterstützung der Hinterbliebenen der Steuerbeamten von der Reg.-Hauptkasse eingezogen, ein Drittheil zur Unterstützung der Wittwen und Waisen von Chausseeaufsehern zur Disposition der K. Reg. reservirt bleibt und worüber der Verwendungsnachweis in den Rechnungen und Kassenabschlüssen von dem etatsmäßigen Diensteinkommen der Chausseeaufseher und Wärter, sub Abschnitt C. ad extraordinaria besonders hervortretend zu führen ist; endlich das letzte Drittheil zur Unterstützung von Wittwen und Waisen der Polizeibeamten nach meiner, des Min. des Inn., Disposition verwendet wird. Aus diesem letztern Drittheil hat die K. Reg. einen besondern Fonds unter der Bezeichnung: Chausseepolizei-Strafgelder-Unterstützungsfonds bei ihrer Hauptkasse zu bilden, von den Einnahmen und Ausgaben dieses Fonds dem Min. des Inn. alljährlich eine Uebersicht einzureichen, auch den durchschnittlichen jährlichen Betrag des Fonds in dem nächsten Etatsentwurf für die Verw. des Inn. in Einnahme und Ausgabe vor der Linie ausbringen und in der Regierungssportel-Kassenrechnung verrechnen zu lassen. Zugleich will ich, der Min. des Inn., die K. Reg. ermächtigen, auf diesen neu zu bildenden Fonds einmalige Unterstützungen bis zur Höhe von »Zehn Thalern

für die Hinterbliebenen von Polizeibeamten, wozu auch Gensdarmen und Kommunal-Polizei-Beamten zu rechnen sind, selbstständig anzuweisen, dagegen behalte ich mir zu allen höhern Bewilligungen an Eine Person in einem und demselben Jahre, so wie zu allen fortlaufenden Zahlungen, die Genehmigung vor.

Es bleibt der K. Reg. überlassen, hiernach, so wie in Betreff der unter den Ueberschüssen an die General-Staatskasse abzuführenden, resp. den betr. Gemeindekassen zu überlassenden Hälfte der Chaussee-Polizei-Strafgelder das Erforderliche anzuordnen.
(Min. Bl. der inn. Verw. 1845. S. 276. Nr. 297.)

3) C. R. desselben Min. an die K. Reg. der Rheinprovinz, betr. das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen.

Der mitunterz. Fin. Min. hat sich veranlaßt gesehen, zur Ausführung des Regul. über das Verfahren bei Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen v. 7. Juni v. J. eine besondere, auch im Centralblatt der Abgaben- zc. Gesetzgebung und Verw. f. 1845 S. 105 u. ff. abgedruckte Anweisung für die Chausseegeld-Erheber und Pächter auf Staats-Chausseen entwerfen zu lassen, wonach diese zu verfahren haben.

Der K. Reg. wird anbei ein Exemplar dieser (v. 17. Febr. d. J. datirten) Anweisung zur Kenntnißnahme mitgetheilt. (Min. Bl. S. 186—192.)

Wegen Ertheilung einer Instruktion für die Ortsbehörden und die übrigen bei der Ausführung des Regul. mitwirkenden Beamten, wobei die obige Anweisung zum Anhalt dienen kann, wird Herr Oberpräsident das Weitere veranlassen[1]).

(Es folgen hier in diesem C. R. schließlich Wörtlich dieselben Bestimmungen über die Vertheilung der Strafgelder, welche in den beiden letzten Alin. des sub Nr. 3 vorstehenden C. R. v. 30. Juli 1845 an die übrigen Reg. enthalten sind.)
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 307. Nr. 336.)

4) Instrukt. des K. Oberpräsidenten der Rheinprovinz v. 25. Juni 1846 für die Ortsbehörden, wegen Mitwirkung derselben bei Konstatirung und Bestrafung von Chausseepolizei- und Chausseegeld-Kontraventionen.

Da in dem Regul. über das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen auf Staatsstraßen v. 7. Juni 1844 (G. S. S. 167) auch die Mitwirkung der Ortsbehörden vorgesehen worden ist, so wird zu deren Nachachtung Folgendes angeordnet.

§. 1. Wenn eine wegen Chausseepolizei- oder Chausseegeld-Uebertretung von einem Chausseeaufseher, Chausseewärter, Gensd'armen, Polizei-, Forst- oder Zoll- und Steuerbeamten nach §. 2 des erwähnten Regul. angehaltene Person einer Ortsbehörde vorgeführt wird, worunter der Ortsvorsteher oder da, wo die Funktionen desselben durch den Bürgermeister wahrgenommen werden, letzterer zu verstehen ist, so hat diese über die angezeigte Kontravention eine Verhandlung nach dem unter Lit. A. 1, 2, 3 oder 4 anliegenden, die verschiedenen Fälle berücksichtigenden Muster aufzunehmen.

§. 2. Zeugen, welche zur Stelle sind, werden sogleich über das, was sie zur Sache anzuführen haben, in einer besondern Verhandlung vernommen.

§. 3. Berechtigt und verpflichtet zur Führung dieser Untersuchung sind die im §. 2 des Regul. v. 7. Juni 1844 bezeichneten Ortsbehörden selbst dann, wenn die Stelle, wo die Uebertretung stattgefunden, außer ihrem Verwaltungsbezirke liegen sollte.

Weiteres Verfahren je nach der Verschiedenheit der Fälle.
A. Bei Chausseepolizei-Vergehen.

§. 4. Ueber sämmtliche Vergehen gegen die chausseepolizeilichen Bestimmungen, mit Ausnahme derer, bei welchen es auf Gewichts-Ausmittelungen ankommt, und es der Ortsbehörde an Mitteln zur Konstatirung des Gewichts gebricht, können die Ortsbehörden die erste Untersuchung führen, und haben dem Angeschuldigten die ihn treffende gesetzliche Strafe bekannt zu machen.

a) Wenn der Angeschuldigte sich der Strafe unterwirft und den Betrag einzahlt.

§. 5. Hat der Angeschuldigte sich der nach der V. v. 17. März 1839 oder nach den, dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 angehängten polizeilichen Bestimmungen, ihn treffenden Strafe unterworfen, so nimmt die protokollirende Ortsbehörde dieselbe in Empfang und quittirt darüber in Gemäßheit des §. 4 zu 1 des Regul. v. 7. Juni 1844, in einer nach dem Muster B. auszustellenden Quittung. Dem Kontravenienten wird nunmehr die Fortsetzung der Reise ohne weitere Beschränkung gestattet, sofern nicht nach §. 15 der V. v. 17. März 1839 die Abstellung einer vorschriftswidrigen Einrichtung der Transportmittel herbeigeführt werden muß.

---

[1]) Vergl. diese Instrukt. nachstehend unter Nr. 4.

In diesem Falle ist, wenn die Verhandlung in einer Stadt aufgenommen worden, die Fortsetzung der Reise erst dann zu gestatten, wenn jene Einrichtung abgestellt worden. Ist die Verhandlung nicht in einer Stadt aufgenommen worden, so wird dem Wagenführer die Fortsetzung der Reise unter Ertheilung eines Erlaubnißscheines nach dem anliegenden Muster C. nur bis zur nächsten Stadt nachgegeben.

Jedoch ist ausländischem Fuhrwerk bei Uebertretung der §§. 1 und 9 der V. v. 17. März 1839 das Umkehren und Zurückfahren auf demselben Wege, woher das Fuhrwerk gekommen, ohne vorherige Aenderung gestattet.

b) Wenn der Angeschuldigte sich der Strafe nicht unterwirft, oder den Strafbetrag nicht einzahlt.

aa) Wenn derselbe im Inlande angesessen und bekannt ist.

§. 6. Hat sich der Angeschuldigte über Namen, Stand und Wohnort im Inlande ausgewiesen, jedoch der, von der Ortsbehörde ihm bekannt gemachten Strafe sich nicht unterworfen, so ist ihm zwar unter Berücksichtigung des §. 15. der V. v. 17. März 1839 die Fortsetzung der Reise zu gestatten; jedoch muß derselbe entweder selbst einen Bevollmächtigten wählen, oder es muß ihm ein solcher von Amtswegen bestellt werden, welcher den Angeschuldigten bei der weiteren Verhandlung zu vertreten und die Entscheidung in Empfang zu nehmen hat.

In diesem Falle wird die Verhandlung sogleich der nach §. 14. zur Abfassung eines Resoluts kompetenten Behörde zugestellt.

Hat sich der Angeschuldigte der bei der Aufnahme der ersten Verhandlung ihm bekannt gemachten Strafe zwar unterworfen, deren Betrag jedoch nicht eingezahlt oder sicher gestellt, so wird ihm nach beendigter Verhandlung und nach Ernennung eines Bevollmächtigten in Gemäßheit des § 4. Nr. 2 zu a. und des §. 5. Nr. 1 des Regul. die Weiterreise, ohne Beschränkung, gestattet. Sofern indeß nach §. 15. der V. v. 17. März 1839 eine Abstellung der vorschriftswidrigen Einrichtung der Transportmittel herbeizuführen ist, wird nach dem Schlusse des vorstehenden §. 5. verfahren.

bb) Wenn der Angeschuldigte unbekannt oder Ausländer ist.

a) Pfandhinterlegung.

§. 7. Wenn ein dem Namen, Stand und Wohnort nach unbekannter Inländer oder ein Ausländer sich zwar der nach den angeführten Verordnungen ihn treffenden Strafe unterwirft, deren Betrag aber nicht einzahlt, oder wenn sich derselbe der Strafe nicht unterwirft, so ist derselbe zur Erlegung eines Pfandes, welches einen zur Deckung des Strafbetrages und der allenfallsigen Kosten hinreichenden Werth darbietet, anzuhalten. Ueber das deponirte Pfand erhält derselbe einen Pfandschein nach anliegendem Muster D.

Die Bestellung eines Bevollmächtigten findet auch hier in der bereits angeführten Weise statt, worauf die Weiterreise unter Beobachtung des §. 15. der V. v 17. März 1839 nachzugeben ist.

b) Verhaftung.

§. 8. Weigert sich ein Angeschuldigter, auf welchen die Bestimmung des vorstehenden §. 7. Anwendung findet, ein Pfand zu hinterlegen, so ist derselbe zu verhaften.

§. 9. In allen Fällen muß der Annahme des Strafbetrages oder eines Pfandes, wozu nur der die Verhandlung aufnehmende Beamte befugt ist, ferner der etwaigen Verhaftung eines Angeschuldigten die Aufnahme einer Verhandlung vorhergehen.

§. 10. Nach §. 9. des Regul. v. 7. Juni 1844 hat die Ortsbehörde auch dann eine Verhandlung aufzunehmen, wenn der Uebertreter sich der persönlichen Gestellung entzogen hat, und der Entdecker der Uebertretung solche zur Anzeige bringt. Diese Verhandlung gelangt dann auf dem gewöhnlichen Dienstwege an die K. Reg., welche, wenn der Uebertreter bekannt ist, gegen denselben das weitere Verfahren einleitet.

Verfahren mit dem von dem Uebertreter eingezahlten Strafgelde.

§. 11. Die Ortsbehörde, wenn solche nach §. 14. nicht selbst zur Abfassung eines Resoluts kompetent ist, läßt das eingezahlte Strafgeld mit der aufgenommenen Verhandlung an die zur Abfassung eines Strafresoluts befugte Behörde gelangen. Letztere überweiset das Geld sogleich demjenigen Kassenbeamten, welcher in ihrem Amtsbezirke mit der Einziehung der Polizeistrafen und Gerichtskosten beauftragt ist.

Verfahren mit dem hinterlegten Pfande.

§. 12. Besteht das hinterlegte Pfand in Geld, so ist damit wie mit dem eingezahlten Strafgelde zu verfahren. Besteht dasselbe aber in sonst einem Gegenstande, so bleibt dieser so lange bei dem die Verhandlung aufnehmenden Beamten aufbewahrt, bis entweder nach Einzahlung des durch das Resolut ausgesprochenen Geldbetrages das Pfand freigegeben ist, oder bis dasselbe, wenn die Strafe nicht erlegt wird, zur Versteigerung gelangt, oder endlich zugleich mit der Freisprechung des Angeschuldigten die Rückgabe des Pfandes verfügt wird.

Die Aushändigung des Pfandes erfolgt gegen Rückgabe des Pfandscheines.

Verfahren bei Verhaftungen.

§. 13. Ist eine Verhaftung des Angeschuldigten erfolgt, und die protokollirende Behörde zur Abfassung eines Strafresoluts nicht kompetent, so muß der Verhaftete, nebst der aufgenommenen Verhandlung, sogleich der nach §. 14. kompetenten Behörde überliefert werden.

Behörden, welche zur Abfassung eines Resoluts kompetent sind.

§. 14. Die Abfassung eines Strafresoluts steht unter Berücksichtigung der Allerh. K. O. v. 17. Okt. 1845 (G. S. S. 726) in denjenigen Landestheilen, in welchen die allgemeine Gerichtsordnung oder das gemeine Recht gilt, derjenigen städtischen Ortspolizeibehörde oder demjenigen Bürgermeister zu, in dessen Amtsbezirke die Uebertretung zur Anzeige gekommen ist.

In dem Bezirke des Appellations-Gerichtshofes zu Cöln wird die Verhandlung, und wenn der Angeschuldigte verhaftet ist, derselbe mit der Verhandlung zugleich dem Beamten des öffentl. Min. bei dem Polizeigericht, in dessen Bezirk die Uebertretung begangen worden ist, übergeben. Dieser Beamte hat die Sache alsdann bei dem Polizeigerichte im gesetzl. Wege zur Erledigung zu bringen.

§. 15. Bei einer Verhaftung des Angeschuldigten muß das Resolut nach Vorschrift des §. 11. des Regul. v. 7 Juni 1844 sofort abgefaßt oder das zur Vervollständigung der Instrukt. etwa noch Erforderliche veranlaßt werden.

§. 16. Wenn ein Unbekannter, der auf einer Chausseepolizei-Contravention betroffen worden, sich entfernt und Sachen zurückgelassen hat, so wird mit diesen nach Maaßgabe des §. 13. des Regul. v. 7. Juni 1844 verfahren.

B. Chausseegeld-Uebertretungen.

§. 17. Werden nach §. 15. und 16. des Regul. v. 7. Juni 1844 Chausseegeld-Uebertretungen auf Staatsstraßen bei den Ortsbehörden zur Anzeige gebracht, so sind dieselben zur Führung der ersten Untersuchung verpflichtet.

Die aufgenommenen Verhandlungen, nebst dem deponirten Gelde oder Pfande, haben sie, wenn keine Verhaftung stattgefunden, an das nächste Zoll- oder Steueramt zur weiteren Veranlassung abzugeben. Hat jedoch eine Verhaftung des Uebertreters stattgefunden, so ist auch hier eine sofortige Uebersendung desselben, nebst den aufgenommenen Verhandlungen an das nächste Gericht, im Bezirke des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes an den Vertreter des öffentl. Min. des betreffenden Polizeigerichts, zu bewirken.

§. 18. Wo das Gesetz ein geringeres oder größeres Strafmaaß vorschreibt, kann in der Regel, und falls nicht eine Wiederholung einer Uebertretung vorliegt, das geringste Strafmaaß gewählt werden.

Anwendung vorstehender Bestimmungen auf die Bezirksstraßen.

§. 19. Da nach dem §. 1. des Regul. v. 20. Jan. 1841 über die Verw. der Bezirksstraßen im westrheinischen Theile der Rheinprovinz alle gesetzlichen Vorschriften, welche für die Staatsstraßen bestehen oder künftig noch erlassen werden, auch auf die Bezirksstraßen Anwendung finden sollen, so gelten vorstehende Bestimmungen auch für letztere.

Da indessen die Erhebung des auf diesen aufkommenden Chausseegeldes nicht von den Zoll- und Steuerämtern verwaltet wird, so erleidet der vorstehende §. 17. bei den Bezirksstraßen dahin eine Abänderung, daß die Verhandlungen nicht an die Zoll- oder Steuerämter, sondern an den betreffenden Landrath abgegeben werden, durch welchen sie zur weiteren Verf. an die K. Reg. gelangen.

(Anlagen zur vorstehenden Instruktion.)

A. 1.

Verhandlung über eine Chaussee-Polizei- und Geld-Uebertretung.

(Wenn der Angeschuldigte sich der Strafe unterwirft und den Betrag einzahlt.)

Verhandelt den ten 184

Vor dem unterzeichneten Bürgermeister (Ortsvorsteher) erschien heute der wohnhaft zu

mit dem von Gewerbe ein wohnhaft zu Kreis und erklärte, daß dieser am heutigen Tage auf der Straße

wie er solches nach eigener Wahrnehmung auf seinen geleisteten Diensteid als wahr versichere, (und

1. N. N. wohnhaft zu
2. N. N. wohnhaft zu
als Zeuge bewahrheiten könnten.)

Der Angeschuldigte, welcher auf die Aufforderung des denuncirenden Beamten sich bereit erklärte, vor dem unterzeichneten Bürgermeister (Ortsvorsteher) zu erscheinen, unterwarf sich der für diese Uebertretung nach §. der V. v. 17. März 1839 (Nr. der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten polizeilichen Vorschriften) verwirkten Strafe von Thlr. Sgr. und zahlte deren Betrag sofort ein, worüber ihm die unterzeichnete Ortsbehörde Quittung ertheilte.

Nach geschehener Vorlesung und Genehmigung wurde vorstehende Verhandlung von dem Denuncianten, (den Zeugen), dem protokollirenden Beamten und dem Angeschuldigten unterzeichnet.

V. w. o.

A. 2.

Verhandlung über eine Chaussee-Polizei und Geld-Kontravention.

(Wenn der Angeschuldigte sich der Strafe nicht unterwirft, aber bekannt und im Inlande angesessen ist.)

Verhandelt zu den ten 184

Vor dem unterschriebenen Bürgermeister (Ortsvorsteher) erschien heute der wohnhaft zu mit dem von Gewerbe ein wohnhaft zu Kreis und erklärte, daß dieser am heutigen Tage auf der Straße

wie er solches nach eigener Wahrnehmung auf seinen geleisteten Diensteid als wahr versichere

(und 1. N. N. wohnhaft zu
2. N. N. wohnhaft zu
als Zeugen bewahrheiten könnten.)

Der Angeschuldigte, welcher auf die Aufforderung des denuncirenden Beamten sich bereit erklärte, vor dem unterzeichneten Bürgermeister (Ortsvorsteher) zu erscheinen, unterwarf sich der für diese nach Uebertretung §. der V. v. 17. März 1839 (nach Nr. der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten polizeilichen Vorschriften) verwirkten Strafe nicht; da er sich jedoch über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande auswies, so wurde ihm die Fortsetzung der Reise gestattet.

Zu seinem Bevollmächtigten, welcher ihm bei der ferneren Verhandlung vertreten und die Entscheidung für ihn zu empfangen hat, wurde von dem Angeschuldigten bezeichnet (wurde dem Angeschuldigten, da er selbst einen solchen nicht bezeichnen konnte oder wollte, von Amtswegen bestellt) der wohnhaft zu

Nach geschehener Vorlesung und Genehmigung wurde vorstehende Verhandlung von dem Denuncianten, (den Zeugen) dem Angeschuldigten und dem protokollirenden Beamten unterzeichnet.

V. w. o.

A. 3.

Verhandlungen über eine Chaussee-Polizei- und Geld-Kontravention.

(Wenn der Angeschuldigte ein Ausländer, oder nach Namen, Stand und Wohnort unbekannt ist, und sich der Strafe nicht unterwirft.)

Verhandelt zu den ten 184

Vor dem unterschriebenen Bürgermeister (Ortsvorsteher) erschien heute der wohnhaft zu mit dem von Gewerbe ein angeblich wohnhaft zu Kreis und erklärte, daß dieser am heutigen Tage auf der Straße

wie er solches nach eigener Wahrnehmung auf seinen geleisteten Diensteid als wahr versichere,

(und 1. N. N. wohnhaft zu
2. N. N. wohnhaft zu
als Zeugen bewahrheiten könnten.)

Der Angeschuldigte, welcher auf die Aufforderung des denuncirenden Beamten sich bereit erklärte, vor dem unterschriebenen Bürgermeister (Ortsvorsteher) zu erscheinen, unterwarf sich der für diese Uebertretung nach §. der V. v. 17. März 1839 (nach Nr. der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten polizeilichen Vorschriften) verwirkten Strafe nicht, worauf derselbe, da er Ausländer ist, (sich als dem Namen, Stand und Wohnort im Inlande nach bekannt, nicht ausweisen konnte) aufgefordert wurde, ein den Betrag der Strafe und Kosten deckendes Unterpfand zu deponiren.

Dieser Aufforderung kam der Angeschuldigte nach, indem er den Betrag von Thlr. (folgende Gegenstände) als Pfand deponirte, worüber ihm ein Pfandschein ertheilt worden ist.

Zu seinem Bevollmächtigten, welcher ihn bei der weitern Verhandlung zu vertreten hat, und welchem auch die Entscheidung zu publiciren, und die deponirte Geldsumme oder deren etwaiger Ueberschuß (das Pfand oder der Ueberschuß aus dem Pfand-Erlöse) zurückzugeben ist, wurde vom Angeschuldigten bezeichnet (wurde dem Angeschuldigten, da er selbst einen solchen nicht bezeichnen konnte oder wollte, von Amtswegen bestellt) der wohnhaft zu

Nach geschehener Vorlesung und Genehmigung wurde vorstehende Verhandlung von dem Denuncianten (den Zeugen), dem Angeschuldigten und dem protokollirenden Beamten unterzeichnet, worauf dem Angeschuldigten die Fortsetzung der Reise gestattet worden.

V. w. o.

A. 4.

Verhandlung über eine Chaussee-Polizei- und Geld-Uebertretung.

(Wenn der Angeschuldigte sich der Strafe nicht unterwirft, Ausländer oder unbekannt ist und den Betrag der Strafe nicht sicher stellt.)

Verhandelt zu den ten 184

Vor dem unterzeichneten Bürgermeister (Ortsvorsteher) erschien heute der wohnhaft zu mit dem von Gewerbe ein angeblich wohnhaft zu Kreis und erklärte, daß dieser am heutigen Tage auf der Straße

wie er solches nach eigener Wahrnehmung auf seinen geleisteten Diensteid als wahr versichere,

(und 1. N. N. wohnhaft zu
2. N. N. wohnhaft zu
als Zeugen bewahrheiten könnten.)

Der Angeschuldigte, welcher auf die Aufforderung des denuncirenden Beamten sich bereit erklärte, vor dem unterschriebenen Bürgermeister (Ortsvorsteher) zu erscheinen, unterwarf sich der für diese Uebertretung nach §. der V. v. 17. März 1839 (nach Nr. der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten polizeilichen Vorschriften) verwirkten Strafe nicht. Da er aber nicht über Namen, Stand und Wohnsitz im Inlande sich vollständig ausweisen konnte, auch eben so wenig den Betrag der Strafe und muthmaßlicher Kosten durch Hinterlegung eines Pfandes sicher stellte, so wurde derselbe bis zum Austrage der Sache verhaftet.

Nach geschehener Vorlesung und Genehmigung wurde vorstehende Verhandlung von dem Denuncianten (den Zeugen), dem Angeschuldigten und dem protokollirenden Beamten unterzeichnet.

V. w. o.

B.

Quittung über Strafgelder.

Der zu , welcher sich einer Uebertretung der Strafbestimmung (des §. der V. v. 17. März 1839 — der unter Nr. dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten Strafbestimmung) schuldig gemacht, hat sich der

ihm bekannt gemachten Strafe von Thlr. Sgr. Pf. unterworfen und dieselbe erlegt, worüber ihm gegenwärtige Quittung ertheilt wird.

den ten 181

Der Bürgermeister.
(Der Ortsvorsteher.)

C.

Erlaubnißschein zur Fortsetzung der Reise.

Dem Fuhrmann aus , gegen welchen wegen Uebertretung des §. der V. v. 17. März 1839 heute von dem Unterzeichneten eine Verhandlung aufgenommen worden, wird in Gemäßheit des §. 15 gedachter V. gestattet, seinen Weg bis fortzusetzen, um an diesem Orte diejenige vorschriftswidrige Einrichtung der Transportmittel beseitigen zu lassen, wegen welcher er in Anspruch genommen worden.

den ten 184

Der Bürgermeister.
(Der Ortsvorsteher.)

D.

Pfandschein.

Dem , zu , welcher sich einer Uebertretung der Strafbestimmung des §. der V. v. 17. März 1839 (der unter Nr. dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 beigefügten Strafbestimmung) schuldig gemacht hat, ist zur Sicherung der verwirkten Strafe und des muthmaßlichen Kostenbetrages

(Bezeichnung des Pfandes)
(die Summe von)

abgepfändet worden, worüber gegenwärtige Bescheinigung ertheilt wird.

den ten 184

Der Bürgermeister.
(Der Ortsvorsteher.)

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 182. Nr. 269.)

II.

Das **gerichtliche** Strafverfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen.

A. Das Regulativ v. 7. Juni 1844 verordnet ganz allgemein, daß in allen Fällen, sowohl der Chaussee-Polizei-, als der Chausseegeld-Uebertretungen, zunächst das darin vorgeschriebene administrative Untersuchungsverfahren eintreten soll, und gestattet die Berufung auf richterliches Gehör (statt des Rekurses an die vorgesetzte Reg.) bei Chausseepolizei-Uebertretungen nur alsdann, wenn die von der Verwaltungs-Behörde festgesetzte Strafe den Betrag von 5 Thlr. übersteigt (§. 10), wogegen in Chausseegeld-Uebertretungs-Sachen im Falle der Verhaftung des Angeschuldigten allemal sofort die gerichtliche Untersuchung eintreten soll, und in den übrigen Fällen der Angeschuldigte jederzeit im Laufe der Untersuchung oder binnen zehn Tagen nach Publikation des Strafresoluts erster Instanz auf gerichtliche Untersuchung [und Entscheidung antragen kann (§. 16). Nur im Bezirke des App. Gerichtshofes zu Cöln tritt allemal, sowohl bei Chausseepolizei-, als bei Chausseegeld-Contraventionen (wenn die Sache nicht im Wege des vorläufigen Submissionsverfahrens [nach §. 1 ff. des Regul.] erledigt wird) das Verfahren vor dem Polizeigerichte ein.

Hierin sind indeß Modifikationen durch die Bestimmungen der Verfassungs-Urkunden v. 5. Dec. 1848 und v. 31. Jan. 1850 und der V. v. 2. und 3. Jan. 1849 eingetreten. Die Verfassungs-Urkunde v. 5. Dec. 1848 Art. 85 (Art. 86 der Verf. Urk. v. 31. Jan. 1850) und der §. 1 der für die ganze Monarchie erlassene V. v. 2. Jan. 1849 wegen Aufhebung der Privatgerichtsbarkeit 2c. bestimmen nämlich, daß fernerhin die Gerichtsbarkeit in Civil- und Strafsachen überall nur durch vom Staate bestellte Gerichtsbehörden ausgeübt werden soll, und die V. v. 3. Jan. 1849 über das Verfahren in Untersuchungs-Sachen disponirt im §. 181, daß Untersuchungen wegen Steuer-Defraudationen

und Kontraventionen fortan nach den Vorschriften Abschn. II. und beziehungsweise Abschn. III. dieser V. zu behandeln.

Daß hiernach in Chausseepolizei-Uebertretungs-Sachen, auch in den Landestheilen des Preuß. und gemeinen Rechts, das bisherige administrative Strafverfahren völlig beseitiget sei, darüber konnte kein Zweifel bestehen; dagegen wurden Bedenken darüber erhoben, ob durch die erwähnten neueren Vorschriften das administrative Verfahren auch für Chausseegeld-Uebertretungen für aufgehoben zu erachten sei und auch hierbei fortan in den Landestheilen des Preuß. und gemeinen Rechts, ebenso, wie im Bezirke des Appellationsgerichtshofes zu Cöln, nur das gerichtliche Untersuchungs- und Strafverfahren zulässig sei.

Von Seiten der Ministerien ist indeß angenommen worden, daß nur bei Chausseepolizei-Uebertretungen das administrative Verfahren fortan ausgeschlossen sei, wogegen dasselbe in Betreff der Chausseegeld-Uebertretungen auch fernerhin zur Anwendung komme.

In diesem Sinne ist der Gegenstand durch nachstehende Bestimmungen regulirt worden:

1) C. R. des Fin. Min. (v. Rabe) v. 31. März 1849 an sämmtl. K. Prov. St. Dir., betr. das Untersuchungsverfahren in Steuer-Defraudations- und Kontraventions-Sachen.

Mit Bezug auf den §. 181 der V. über die Einführung des öffentl. und mündlichen Verfahrens mit Geschworenen in Untersuchungssachen v. 3. Jan. 1849 wird (für diejenigen Landestheile, in welchen das Rheinische Recht nicht zur Anwendung kommt[1]), in Betreff der Untersuchungen wegen Zuwiderhandlungen gegen die G. über die indirekten Steuern Folgendes bestimmt:

1) Der angeführte §. 181 hebt das bisherige summarische Verfahren wegen der gedachten Zuwiderhandlungen nicht auf, sondern schreibt nur die Form des gerichtlichen Verfahrens für diejenigen Fälle vor, in denen die gerichtliche Untersuchung nach den bestehenden G. eintritt.

2) Soll eine Sache zur Einleitung der gerichtlichen Untersuchung angegeben werden, so hat das betr. Hauptamt dem Provinzial-Steuerdirektor die Akten zur weiteren Veranlassung zu überreichen.

3) Sodann tritt nach Verschiedenheit der Fälle ein verschiedenes Verfahren ein.

a) Handelt es sich von Vergehungen, die in den G. mit Geldbuße bis zu 50 Thlr. oder mit Freiheitsstrafe bis zu 6 Wochen bedroht sind (§. 27 der V.), so übersendet der Provinzial-Steuerdirektor die Verhandlungen dem Polizeianwalte (§. 28 der V.) mit geeigneter Instrukt. und dem Antrage, die Anklage den G. gemäß zu erheben. — In ähnlicher Weise wird verfahren, wenn der Rekurs (§. 165 a. a. O.) einzulegen ist.

b) Handelt es sich von Verbrechen, welche den Verlust des Rechts zum selbstständigen Gewerbebetriebe gesetzlich nach sich ziehen, oder in den G. mit Geldbuße, deren Maß 50 Thlr., oder Freiheitsstrafe, deren Maß 6 Wochen, jedoch mit 3 Jahre übersteigt, oder mit diesen Strafen zugleich bedroht sind (§. 38 a. a. O.), oder von schweren Verbrechen, auf welche eine höhere, als dreijährige Freiheitsstrafe steht (§. 60, 1 a. a. O.), so wird der Staatsanwalt um Erhebung der gesetzlichen Anklage ersucht.

Ist die Appellation (§. 126 a. a. O.) oder die Nichtigkeits-Beschwerde (§. 138 und §. 149) einzulegen, so hat der Provinzial-Steuerdirektor sich deshalb unter Mittheilung des Geeigneten mit dem Staatsanwalt und dem Oberstaatsanwalt (§§. 126, 133, 141) in Korrespondenz zu setzen. —

Alle auf Nichtigkeitsbeschwerden ergehende Entscheidungen sind hier einzusenden.
(Min. Bl. d. inn. Verw. 1849 S. 74. Nr. 119.)

2) C. R. des K. Just. Min. (Simons) v. 29. Juli 1849 an sämmtl. K. Gerichtsbehörden und die Beamten der Staatsanwaltschaft, betr. das Ver-

---

[1]) Der eingeklammerte Zusatz ist nur in der an den K. Prov. St. Dir. zu Cöln erlassenen Verf. enthalten.

fahren in Zoll- und Steuerdefraudations-Sachen, Chaussee-, Post- und Polizei-kontraventions-Sachen, Stempelstraf-Sachen ꝛc.

Es sind Zweifel darüber angeregt worden,

ob nach dem Erscheinen der V. v. 3. Jan. d. J. (G. S. S. 14 ff.) neben dem hierdurch eingeführten mündlichen und öffentl. gerichtlichen Verfahren in Strafsachen das bisherige administrative Strafverfahren, namentlich in Chausseekontraventions-Sachen, Stempelstraf-Sachen, Postkontraventions-, Steuer- und Zolldefraudations-Sachen ꝛc. noch fortbesteht, oder ob dasselbe für aufgehoben zu achten ist.

Gegen die fernere Zulässigkeit desselben ist theils der Art. 85 der Verf. Urkunde v. 5. Dec. v. J., theils der §. 181 der V. v. 3. Jan. d. J. angeführt worden.

Der Just. Min. kann die daraus hergeleiteten Bedenken nicht theilen, ist vielmehr, in Uebereinstimmung mit dem Herrn Fin. Min., der Ansicht, daß das administrative Strafverfahren in den gedachten Fällen, mit alleiniger Ausnahme der Polizeivergehen, für fortbestehend zu erachten ist und noch ferner zur Anwendung kommen muß.

Der Art. 85 der Verf. Urk. bestimmt zwar:

»daß die richterliche Gewalt durch unabhängige, keiner anderen Autorität, als der des G., unterworfene Gerichte ausgeübt werden soll.«

Diese Vorschrift kann jedoch ihrem Sinne und ihrer Fassung nach nur auf die bisher den Gerichten zustehend gewesene Jurisdiktion bezogen werden. Eine Aufhebung der bis dahin bestandenen Strafbefugnisse anderer, als der richterlichen Behörden, ist nirgends ausgesprochen, vielmehr im Art. 108 der Verf. Urk. ausdrücklich angeordnet worden,

daß alle Bestimmungen der bestehenden Gesetzbücher, einzelnen G. und V., welche der Verfassung nicht zuwiderlaufen, so lange in Kraft bleiben sollen, bis sie durch ein G. abgeändert werden.

Nur in Betreff der Polizeikontraventionen ist seitdem durch die Gesetzgebung eine Aenderung eingetreten, indem die Privat-Polizeigerichtsbarkeit durch den §. 1 der V. v. 2. Jan. 1849 (G. S. S. 1) aufgehoben und für alle wegen Polizeivergehen einzuleitende Untersuchungen durch die §§. 161—177 der V. v. 3. Jan. d. J. (G. S. S. 42—45) ein besonders gerichtliches Verfahren angeordnet worden ist.

Dagegen ist hinsichts der übrigen Kontraventions- nnd Defraudations-Sachen, namentlich auch hinsichts der Zoll- und Steuerdefraudationen, das bisherige summarische Verfahren in Kraft geblieben.

Aus dem §. 181 der V. v. 3. Jan. d. J. kann das Gegentheil nicht hergeleitet werden. Man hat zwar aus der Bestimmung:

»Untersuchungen wegen Steuerfraudationen und Kontraventionen sind fortan nach Abschn. II. und beziehungsweise Abschn. III. dieser V. zu behandeln, und unterliegen auch hinsichtlich der Rechtsmittel den Vorschriften derselben.«

folgern wollen, daß Steuerdefraudationen und Kontraventionen künftig ausschließlich dem gerichtlichen Verfahren nach Maaßgabe der allegirten Abschnitte der V. v. 3. Jan. d. J. anheimfallen. Allein die gedachte V. hatte nur den Zweck und die Aufgabe, neue Bestimmungen über das Untersuchungsverfahren bei den Gerichten zu treffen. Der §. 181 kann daher auch nur in soweit Anwendung finden, als es sich von einem gerichtlichen Strafverfahren in Steuerdefraudations- und Kontraventions-Sachen handelt, muß dagegen ausgeschlossen bleiben, wo andere Behörden als die Gerichte, einschreiten.

Die Beibehaltung des auf dem §. 243 des Anh. zur A. G. O. beruhenden summarischen Verfahrens, welches sich als ein eigentliches Strafverfahren gar nicht ansehen läßt, weil die Finanzbehörden berichtigt sind, auf ihre Befugniß Verzicht zu leisten und die Sache zur Einleitung der gerichtlichen Untersuchung abzugeben, liegt überdies im Interesse des Publikums, da es sich in leichten Formen bewegt, dafür keine Gebühren berechnet werden und die Steuerbehörden befugt sind, bei der Entscheidung Rücksichten der Billigkeit obwalten und wegen mildernder Umstände eine ermäßigte Strafe eintreten zu lassen, während die Gerichte lediglich die vollen gesetzlichen Strafen zur Richtschnur nehmen können. Dem Angeschuldigten gereicht dasselbe um so weniger zur Beschwerde, da es ihm, wenige Fälle ausgenommen, in welchen die Strafen wesentlich bloße Ordnungsstrafen und für welche weitere Bestimmungen durch die Gesetzgebung zu erwarten sind, unbedingt freisteht, gegen die Entscheidung der Administrativbehörde auf förmliches gerichtliches Gehör und Erkenntniß zu provoziren.

Die Beamten der Staatsanwaltschaft und die Polizeianwalte werden aufgefordert, bis zum Erlaß anderweitiger gesetzlicher Bestimmungen sich hiernach zu achten.

Gleichzeitig ergeht an dieselben in Folge eines Antrags des Herrn Fin. Min. die Anweisung in Zoll- und Steuerdefraudations- und Kontraventions-Sachen, sofern dieselben nach Maaßgabe dieser Verf. zum gerichtlichen Untersuchungsverfahren gelangen, von den

erlassenen richterlichen Entscheidungen sogleich, nachdem solche ergangen sind, den betr. K. Prov. Steuerdirektoren, beziehungsweise Reg., Mittheilung zu machen.

Die Ausführung dieser Anordnungen haben die K. Ober-Staatsanwalte zu beaufsichtigen. (Min. Bl. der inn. Verw. 1849 S. 162 Nr. 223, Just. Min. Bl. 1849 S. 347.)

3) C. R. der K. Min. des Inn., für H., G. und öffentl. A., der Fin. und der J. v. 3. Mai 1850, welches bestimmt, daß:

a) die Untersuchung und Entscheidung wegen Chausseepolizei-Vergehungen durchweg nach den Vorschriften des Abschn. 5 der V. v. 3. Jan. 1849 in erster Inst. durch den Polizei-Richter erfolgt, und

b) in Betreff der Chausseegeld-Kontraventionen die Untersuchung und Abfassung des Strafresoluts erster Inst., wenn die Sache nicht im Wege des vorläufigen Submissions-Verfahrens (§§. 1 sqq. des Regul. v. 7. Juni 1844) erlediget wird,

α) bei Staats-Chausseen in Bez. des App. Gerichtshofes zu Cöln den Polizeigerichten, in den übrigen Landestheilen nach wie vor den Hauptsteuerämtern,

β) bei Provinzial-, Bezirks-, Kreis-, Gemeinde-, Aktien- und Privat-Chausseen den Polizeigerichten, zusteht.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 149 u. Just. Min. Bl. 1850 S. 171, s. unten im Kap. 4.)

B. Dem Strafgesetzbuche v. 14. April 1851 liegt die Dreitheilung aller unerlaubten Handlungen zum Grunde, wonach:

a) Verbrechen, d. h. Handlungen, welche die G. mit der Todesstrafe, mit Zuchthausstrafe oder mit Einschließung von mehr als fünf Jahren bedrohen, in sämmtl. Landestheilen vor die Schwurgerichtshöfe,

b) Vergehen d. h. Handlungen, welche die G. mit Einschließung bis zu fünf Jahren, mit Gefängnißstrafe von mehr als sechs Wochen oder mit Geldbuße von mehr als funfzig Thalern bedrohen, in den Landestheilen, wo die V. v. 3. Jan. 1849 Gesetzeskraft hat, vor die aus drei Mitgliedern bestehenden Gerichts-Abtheilungen, und im Bezirke des Rheinischen App. Gerichtshofes vor die Zuchtpolizeikammern, der Landgerichte,

c) Uebertretungen d. h. Handlungen, welche die G. mit Gefängnißstrafe bis zu sechs Wochen oder mit Geldbuße bis zu funfzig Thalern bedrohen, in den Landestheilen, wo die V. v. 3. Jan. 1849 Gesetzeskraft hat, vor die Einzelrichter, und im Bezirke des Rhein. App. Gerichtshofes vor die Polizeigerichte,

gehören.

(Vergl. §. 1 des Stafgesetzb. u. Art. XIII u. XIV des Einführ-G. v. 14. April 1851.)

Was insbesondere die Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen betrifft, so enthält das Strafgesetzbuch darüber gar keine Vorschriften, und es sind dieselben daher, nach Art. VIII des Einführungsgesetzes v. 14. April 1851, insofern sie mit einer Freiheitsstrafe von mehr als sechs Wochen oder mit einer Geldbuße von mehr als 50 Thlr. bedroht sind, als Vergehen, und wenn sie nur mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen, oder mit einer Geldbuße bis zu 50 Thlr. bedroht sind, oder wenn die Strafe in den G. als eine willkührliche bezeichnet ist, als Uebertretungen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob neben der eigentlichen Strafe noch auf die Konfiskation einzelner Gegenstände zu erkennen ist, zu behandeln.

Nach diesen Vorschriften bestimmt sich also gegenwärtig die Kompetenz sowohl, als das Verfahren der Gerichte in Betreff der Zuwiderhandlungen gegen die Chausseegeld- und Chausseepolizei-Gesetze[1]).

---

[1]) Das C. R. des K. Just. Min. v. 6. Aug. 1851 bemerkt in dieser Beziehung:

»Was diejenigen Handlungen betrifft, welche in dem durch das Strafgesetzbuch

Es ergiebt sich heraus, insbesondere in Betreff des Bezirks des Rheinischen Appell. Gerichtshofes, daß auch hier die Kompetenz und das Verfahren vor den einfachen Polizeigerichten in allen Fällen der Uebertretung der Chausseegeld- und Chausseepolizei-Gesetze begründet sind, welche die G. nur mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen, oder mit einer Geldbuße bis zu 50 Thlr., oder mit einer als einer willführlichen bezeichneten Strafe bedrohen.

Zu erwähnen ist in dieser Beziehung nur noch, daß bereits früher angenommen worden war, daß im Bezirke des Rheinischen Appell. Gerichtshofes alle Uebertretungen des G. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen (s. oben S. 329), ohne Rücksicht auf die sonstigen Kompetenz-Bestimmungen, vor die einfachen Polizeigerichte gehörten, und daß insbesondere auch die in dieser V. mit einer „Ordnungsstrafe" bedrohten Uebertretungen der Kognition der Polizeigerichte unterlägen.

Dies bestimmen nachstehende Reskripte:

1) R. des K. Just. Min. (Ruppenthal) v. 3. Juni 1840 an den K. Generalprokurator zu Cöln.

Ew. Hochw. erhalten den über das Immediat-Begnadigungsgesuch des K. von dem K. Oberprokurator zu N. unterm 13. v. M. erstatteten Ber., mit dem Eröffnen, daß, wenn nach dem §. 15 der V., den Verkehr auf den Kunststraßen betr., v. 17. März d. J., jede Uebertretung der Vorschriften der §§. 1, 2, 3, 6, 7, 9, 10 und 11 mit einer Strafe von zehn Thalern polizeilich zu bestrafen ist, hierdurch die einfachen Polizeigerichte unbedenklich für kompetent zum Erkennen dieser Strafen erklärt worden sind. Denn, wenn auch diese Strafe das Maaß der Strafen, auf welche die einfachen Polizeigerichte in der Regel nur zu erkennen haben (Art. 137 der Strafproz. O.), übersteigt, so erscheint doch in den gedachten Fällen die Kompetenz der einfachen Polizeigerichte durch dieses Spezialgesetz als begründet. Es ist darin, als einer V. für die ganze Monarchie, von einer polizeil. Bestrafung, im Gegensatze des gewöhnlichen gerichtlichen Verfahrens, gerade deshalb die Rede, um die zur Untersuchung und Entscheidung der einfachen Polizeivergehen gestellte Behörde auch hier ganz allgemein als die kompetente zu bezeichnen, und ist dabei die Ausschließung der Zuchtpolizeigerichte um so mehr beabsichtigt worden, als es dem Zwecke dieser Disposition, welche auf eine möglichst einfache und schleunige Erledigung der gedachten Polizei-Uebertretungen gerichtet ist, gradezu widersprechen würde, wenn diese Kontraventionen nicht vor dem nahen Polizeigerichte, sondern vor dem oftmals sehr entfernten Zuchtpolizeigerichte verhandelt und entschieden würden. Die Kompetenz der einfachen Polizeigerichte in Ansehung der in den §§. 15 und 19 der gedachten V. aufgeführten Uebertretungen ist daher sowohl nach den Worten, als nach der Absicht des G., völlig begründet.

Da aber hierüber, nach dem Ber. des Oberprokurators, dennoch Zweifel entstanden sein sollen, so haben Ew. Hochw. an sämmtl. Oberprokuratoren hiernach mit Anweisung zu versehen. (Min. Bl. der inn. Verw. 1840 S. 323. Nr. 581.)

2) R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 31. Dez. 1840 an die K. Reg. zu Aachen.

Der K. Reg. wird auf den Ber. v. 26. Aug. d. J. eröffnet, daß durch den Ausdruck: »Ordnungsstrafen« in der, den Verkehr auf den Kunststraßen betr. V. v. 17. März d. J., im Gegensatze zu den darin angedrohten »polizeilichen Strafen« hinsichtlich der Kompetenz zu deren Festsetzung, eine Verschiedenheit nicht gerade hat angedeutet werden sollen.

Jener Ausdruck ist nur deshalb gewählt, weil in den Fällen, für welche die Ordnungs-

---

»nach Art. II des Einführungsgesetzes nicht aufgehobenen besonderen G. als strafbar bezeichnet werden, so verordnet der Art. VIII a. a. O., daß diese Handlungen »als Uebertretungen anzusehen sind, sofern sie nur eine Freiheitsstrafe von höchstens sechs Wochen oder eine Geldbuße bis zu 50 Thlr., oder eine als willführlich »bezeichnete Strafe nach sich ziehen. Das Untersuchungsverfahren kann deshalb »auch bei dieser Kategorie an Handlungen kein anderes sein, als das bei Uebertretungen, also das Verfahren nach Abschn. V. der V. v. 3. Jan. 1849.«
(Just. Min. Bl. 1851 S. 266—267. Nr. 79.)

Vergl. indeß die neueren Vorschriften der Art. 135—146 des (erst während des Druckes dieses Werkes publicirten) G. v. 3. Mai 1852. (G. S. 1852. S. 241.)

strafen angedrohet. und es sich nicht um eine verbotwidrige Einrichtung der Fuhrwerke, sondern davon handelt daß die zur Kontrolle dienenden Anordnungen unerfüllt geblieben, was ohne Rücksicht darauf, ob eine Kontravention vorliegt oder nicht, mit einer mäßigen Strafe zu rügen ist.

Da in Ansehung der Kompetenz, die Ordnungsstrafen festzusetzen, etwas Besonderes nicht vorgeschrieben worden, so bestimmt sich solche eben so, wie bei den polizeil. Strafen. Es steht mithin die Festsetzung der einen, wie der andern, in dortiger Provinz den Polizeigerichten zu. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1840 S. 488. Nr. 841.)

Was insbesondere das Verfahren der Umwandlung der von den Steuerbehörden festgesetzten Geldstrafen in Freiheitsstrafen betrifft, so disponirt darüber das (nachstehende) C. R. des K. Just. Min. (Simons) v. 14. Dec. 1849 an sämmtl. Gerichtsbehörden, Staatsanwälte u. Pol. Anwälte:

Nachdem in der C. Verf. v. 29. Juli 1849[1]) darauf aufmerksam gemacht worden ist, daß das bisherige administrative Strafverfahren in Steuer-, Zoll- und anderen Defraudationssachen noch ferner Anwendung findet, ist von mehreren Seiten die Frage in Anregung gebracht worden, welches Verfahren zu beobachten sei, wenn es darauf ankommt, eine im Verwaltungswege durch ein Resolut festgesetzte Geldbuße wegen Unvermögens des Verurtheilten in eine Gefängnißstrafe umzuwandeln.

Der Just. Min. findet kein Bedenken, daß diese Umwandlung nach Maaßgabe der Allerh. O. v. 11. April 1839 (G. S. 1839 S. 158) und der §§. 27 und 38 der V. v. 3. Jan. 1849, sobald die verhängte Geldbuße die Summe von funfzig Thalern nicht übersteigt, durch die für dergl. kleinere Vergehen bestimmten Einzelrichter, in allen übrigen Fällen aber durch die aus drei Mitgliedern bestehenden Gerichts-Abtheilungen, welche zur Entscheidung der im §. 38 der V. v. 3. Jan. 1849 erwähnten Verbrechen bestimmt sind, zu bewirken ist. Die Anträge auf Umwandlung solcher Geldstrafen sind im ersten Falle durch die Polizeianwalte, und in den letzteren Fällen durch die Staatsanwalte bei den betr. Gerichten anzubringen.

Der Fin. Min. hat sich hiermit einverstanden erklärt und die Steuerbehörden demgemäß angewiesen, dergl. Anträge künftig nicht mehr unmittelbar an die Gerichtsbehörden, sondern an die Polizei-, resp. Staatsanwalte zu richten. Den letzteren werden demnächst auch die von den Gerichten ausgefertigten Strafumwandelungs-Resolute zuzustellen sein.

Zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens werden die Gerichtsbehörden, so wie die Beamten der Staatsanwaltschaft und die Polizeianwalte hierdurch aufgefordert, sich in Zukunft nach diesen Bestimmungen zu achten.

(Just. Min. Bl. 1849. S. 499. Nr. 102.)

Viertes Kapitel.

Von der Verwendung und Verrechnung der Geldstrafen für Chausseegeld- und Chausseepolizei-Uebertretungen.

I.

Verwendung der Chausseegeld und Chausseepolizei-Strafgelder.

1) Durch ältere Ministerial-Reskripte war festgesetzt worden:

a) daß die für Chausseegeld-Kontraventionen festgesetzten Strafgelder zu den Chaussee-Revenüen zu ziehen, und

b) daß die für Chausseepolizei-Kontraventionen aufkommenden Strafgelder nicht den Inhabern der Lokal-Polizei-Gerichtsbarkeit gebührten, sondern als Landes-Polizei-Strafgelder zur Regierungs-Hauptkasse einzuziehen seien.

Dies bestimmten die R. der K. Min. des Inn. u. der Fin. v. 17. April 1828 an die Reg. zu Arnsberg, (A. XII. 324.—2. 32), des Inn. für H. u. G. Ang. und des Inn. und der P. v. 26. Nov. 1833 an die Reg. zu Erfurt (A. XVII. 1065.—4. 119) und des Inn. und der P. v. 12. Aug. 1835 (A. XIX. 833.—3. 178.)

Vergl. diese R. in Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2 S. 618—619.

Außerdem war durch die K. O. v. 31. Aug. 1832 (G. S. 1832 S. 214), v. 28. Febr. 1833 (G. S. 1833 S. 28) und v. 21. Febr. 1835 (A. XIX. 274) den denunciirenden Wegewärtern, Wegegeld-Einnehmern, Polizei- und

---

[1]) Vergl. oben S. 377.

Forst-Offizianten, Gensdarmen und Zoll- und Steuerbeamten die Hälfte der Chaussee-Polizei-Strafgelder als Denuncianten-Antheil bewilliget worden[1]).

Vergl. diese K. O. in Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2 S. 627.

Für die Rheinprovinz waren besondere Bestimmungen über die Verwendung sämmtl. Polizei- und Zuchtpolizei-Strafgelder durch die K. O. v. 27. Dec. 1822 und das C. R. das Min. des Inn. v. 31. ej. m. (A. VI. 954.—4. 65.) getroffen worden.

Vergl. in Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2. S. 628—629.

2) Das Regul. v. 7. Juni 1844, betr. das Verfahren bei Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen (G. S. 1844 S. 167, s. oben S. 355.), hob demnächst (im §. 18.) alle Denuncianten-Antheile von den wegen Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen eingezogenen Strafgeldern auf, und setzte zugleich (im §. 21.) fest, daß die von Chausseepolizei-Uebertretungen aufkommenden Strafgelder zur Hälfte zu einem besonderen Unterstützungsfonds für Wittwen und Waisen der Polizei- und Steuerbeamten eingezogen werden sollten, die andere Hälfte dagegen im Bezirke des Appellations-Gerichtshofes zu Köln dem in Gemäßheit der K. O. v. 27. Dec. 1822 (s. oben sub 1.) gebildeten Strafgelder-Fonds, in den übrigen Landestheilen aber, wenn die Straffestsetzung in erster Instanz von einer städtischen Orts-Polizeibehörde erfolgt ist, der betr. Gemeinde-Kasse, und wenn die Straffestsetzung von dem Landrathe oder dessen Substituten erfolgt ist, der Staatskasse zukommen solle. Diese Bestimmungen waren durch die K. O. v. 17. Okt. 1845 (G. S. 1845 S. 726, s. oben S. 360.), dahin modificirt worden, daß in der Provinz Westphalen und dem nicht zum Bezirke des Appellations-Gerichtshofes zu Köln gehörigen Theile der Rheinprovinz die von den Bürgermeistern daselbst festgesetzten Strafen wegen Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen zur Hälfte den betr. Gemeindekassen überlassen werden sollten.

3) Ueber die Art und Weise der Verwendung derjenigen Hälfte der Chausseepolizei-Strafgelder, welche nach §. 21 des Regul. v. 7. Juni 1844 dem darin bezeichneten Unterstützungs-Fond zugewiesen worden, ertheilten demnächst die beiden C. R. der K. Min. der Fin. und des Inn. v. 30. Juli 1845 (s. oben S. 370.) nähere Vorschriften.

4) Nach dem Erlaß der V. v. 2. Jan. 1849 wegen Aufhebung der Privatgerichtsbarkeit rc. und v. 3. Jan. 1849 wegen Einführung des öffentlichen und mündlichen Verfahrens mit Geschworenen in Untersuchungs-Sachen waren in Betreff des Einflusses dieser V. auf das bisherige Verfahren sowohl in Betreff der Untersuchung von Chausseepolizei- und Chausseegeld-Kontraventionen, als auch in Betreff der Verwendung der für solche Kontraventionen eingehenden Strafgelder mehrfache Bedenken entstanden. Zu deren Erledigung und zur anderweitigen Regul. dieses Gegenstandes erging hierauf das (nachstehende) C. R. C. R. d. K. Min. d. Inn. (v. Manteuffel), f. H., G. u. öffentl. A. (v. d. Heydt), d. Fin. (v. Rabe) und des Inn. (Simons) v. 3. Mai 1850 an sämmtl. K. Reg. und an die K. Min. Baukommission, sowie abschriftlich an sämmtl. K. Prov. Steuerdirektoren zur Kenntnißnahme, betr. die Untersuchun-

---

[1]) Auch die V. v. 17. März 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen (G. S. 1839 S. 80, s. oben S. 329) bewilligte (im §. 20) der denuncirenden Beamten die Hälfte von allen nach Maaßgabe dieser V. festgesetzten und wirklich eingezogenen Geldstrafen als Denuncianten-Antheil.

gen von Chausseepolizei- und Chausseegeld-Kontraventionen und die Verrechnung der für solche eingehenden Strafgelder.

Zur Beseitigung der Zweifel, welche von mehreren K. Reg. in Betreff des Einflusses der V. v. 2. Jan. 1849 (G. S. S. 1) und v. 3. Jan. 1849 (G. S. S. 14 seq.) auf das bisherige Verfahren in Betreff der Untersuchung von Chausseepolizei- und Chausseegeld-Kontraventionen und auf die Verrechnung der, für solche Kontraventionen eingehenden Strafgelder angeregt sind, bestimmen wir hierdurch unter Aufhebung der C. R. v. 8. Dec. 1845 [1]) Min. Bl. 1846 S. 20 Nr. 30.) und v. 3. April 1849 [2]) (Min. Bl. S. 52 Nr. 81.) Folgendes:

I. Chausseepolizei-Vergehungen.

1) Die Untersuchung und Entscheidung erfolgt durchweg nach den Vorschriften des fünften Abschnittes der V. v. 3. Jan. in erster Instanz durch den Polizeirichter.

2) Von den Strafgeldern wird

a) die eine Hälfte zu Unterstützungen der Chaussee-Aufsichtsbeamten, resp. ihrer Wittwen und Waisen, verwendet, (Regul. v. 7. Juni 1844 §. 21. — G. S. S. 174) und

bei Staats-Chausseen

bei den Reg.-Hauptkassen

zu $\frac{1}{3}$ bis auf weitere Verf. bei den Steuer-Strafgeldern verrechnet,

zu $\frac{1}{3}$ zur Unterstützung der Wittwen und Waisen von Chaussee-Aufsehern reservirt, endlich

zu $\frac{1}{3}$ zur Unterstützung von Wittwen und Waisen der Polizeibeamten nach der Disposition des Min. des Inn. verwendet.

(C. R. v. 30. Juli 1845 [3]). — Min. Bl. S. 277. — und v. 10. Juli 1846 [4]). — Min. Bl. S. 124.)

bei Bezirks-, Kreis-, Kommunal-, Aktien- und Privat-Chausseen zu gleicher Verwendung für die Aufsichtsbeamten, resp. ihrer Wittwen und Waisen, an diejenige Kasse abgeführt, aus welcher die Unterhaltung der betr. Chausseen bestritten wird.

b) die andere Hälfte wird bei Chausseen jeder Art

im Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Köln

---

[1]) Das C. R. der K. Min. d. Fin. u. des Inn. v. 8. Dec. 1845 (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 20. Nr. 30.) an sämmtl. Reg excl der Rheinischen, sprach aus, daß in den Fällen, wo in Gemäßheit des Regul. v. 7. Juni 1844 eine städtische Ortspolizeibehörde die Strafe festgesetzt hat, von dem Betrage derjenigen Strafen, die wegen der auf einer Provinzial-, Bezirks-, Gemeinde- oder Aktien-Straße verübten Chaussee-Polizei- oder Chausseegeld-Kontravention festgesetzt worden, die Hälfte der Gemeinde-Kasse der betr. Stadt zuzuwenden sei, wogegen die andere Hälfte bei Chausseegeld-Uebertretungen der Staatskasse zufließen müsse.

Aus der Aufhebung des C. R. v. 8. Dec. 1845, und insbesondere aus der Vorschrift des obigen C. R. v. 3. Mai 1850 sub II. 2. ad b., folgt auch, daß das R. der K. Min. d. Fin. u. d. Inn. v. 28. Febr. 1846 an die K. Reg. zu Münster, Minden und Arnsberg und an das K. Ob.-Präsid. der Rheinprovinz (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 74. Nr. 107.) nicht mehr zur Anwendung kommen kann, welches (für die Provinz Westphalen und den nicht zum Bezirke des Appell. Gerichtshofes zu Köln gehörigen Theil der Rheinprovinz), unter Bezugnahme auf die K. O. v. 17. Okt. 1845 (s. oben S. 360) bestimmt hatte, daß die Hälfte der Strafgelder, welche von den Amtmännern wegen Chausseegeld-Uebertretungen auf den im §. 17 des Regul. v. 7. Juni 1844 bezeichneten Straßen festgesetzt worden, den bezüglichen Gemeinde-Kassen zuzuweisen seien, wie dies durch das C. R. v. 8. Dec. 1845 in Ansehung der Magistrāte bereits ausgesprochen worden.

[2]) Das C. R. der K. Min. für H., G. u. öffentl. A. v. 3. April 1849 (Min. Bl. d. inn. Verw. 1849. S. 52. Nr. 81) an sämmtl. K. Reg. excl. der Rheinischen, sprach aus, daß die Strafen von Chausseepolizei- und Chausseegeld-Uebertretungen auf Privat-, Gemeinde- und Aktien-Chausseen zur Hälfte den Eigenthümern der betr. Chaussee zu Gratifikationen und Unterstützungen für ihr Aufsichtspersonal und deren Hinterbliebenen, zur anderen Hälfte dagegen der Gemeinde, in deren Bezirk die Uebertretung verübt worden, zu überlassen seien.

[3]) Vergl. das C. R. v. 30. Juli 1845 (Schluß), oben S. 370.

[4]) Vergl. das C. R. v. 10. Juli 1846 unten.

bei dem, in Gemäßheit der V. v. 27. Dec. 1822 [1]) gebildeten Strafgelderfonds (§. 21 der V. v. 7. Juni 1844),

in den übrigen Landestheilen

bei den gerichtlichen Salarienkassen vereinnahmt. Nur, wenn es sich von Kontraventionen in dem Bezirk solcher Städte handelt, auf welche der §. 8 der V. v. 2. Jan. 1849 Anwendung findet, bewendet es zur Zeit bei dem bisherigen Verfahren.

(R. des Just. Min. v. 21. Mai 1849 [2]), Min. Bl. für die inn. Verw. S. 131 Nr. 183.)

Diese Verrechnung der Strafe findet auch in dem Falle statt, wenn in dem nach §. 2 ff. u. §. 17 der V. v. 7. Juni 1844 einzuleitenden vorläufigen Verfahren der Kontravenient der Strafe sich unterwirft und deren Betrag sofort einzahlt, so daß ein Verfahren vor dem Polizeirichter nicht weiter stattfindet, indem die den Gemeindekassen bisher überwiesene Hälfte der Strafgelder (§. 21 der V. v. 7. Juni 1844, V. v. 17. Okt. 1845 [3]) nur eine Frucht der Polizeigerichtsbarkeit war, und daher — mit der vorbemerkten Ausnahme in Betreff einzelner Städte — nach dem Erlaß der V. v. 2. Jan. 1849 diese Einnahme der Gemeindekasse auf die Staatskasse übergeht.

II. Chausseegeld-Kontraventionen.

1) Die Untersuchung und Abfassung des Strafresoluts erster Instanz steht, wenn die Sache im Wege des vorläufigen Submissionsverfahrens (§. 1 seq. des Regul. v. 7. Juni 1844) nicht erledigt wird,

a) bei Staats-Chausseen

im Bezirk des Appellationsgerichts in Köln,

den Polizeigerichten,

in den übrigen Landestheilen

nach wie vor den Haupt-Steuerämtern zu,

b) bei Provinzial-, Bezirks-, Kreis-, Gemeinde- 2c. Aktien und Privat-Chausseen den Polizeigerichten.

2) Die Strafgelder kommen nach § 128 coll. §. 123 Tit. 15 Th. II. A. L. R. allemal demjenigen zu, dessen Rechte durch die Defraudation beeinträchtigt worden, und werden demnach

a) bei Staats-Chausseen zur Hauptamtskasse vereinnahmt, und statt in der durch die Verf. v. 28. März 1845 [4]) angeordneten Art, bei den Zoll- und Steuer-Strafgeldern und Konfiskaterlösen, verrechnet,

b) bei Provinzial-Bezirks- 2c. und Privat-Chausseen dem Hebungsberechtigten überwiesen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1850. S. 149 Nr. 197, Just. Min. Bl. 1850 S. 171.)

II.

Verrechnung der Chausseegeld- und Chausseepolizei-Strafgelder.

Ueber die Art und Weise der Vereinnahmung und demnächstigen Verrechnung der in Rede stehenden Strafgelder, eines Theils durch die Chausseegeld-Erheber und Pächter, andern Theils durch die betr. Hauptsteuerämter, und endlich von Seiten der K. Prov.-Steuer-Direktoren u. der betr. Reg. sind nachstehende Bestimmungen erlassen worden:

1) C. R. des K. Gen. St. Dir. v. 10. Juli 1843 an sämmtl. K. Prov. St. Dir. und an die K. Reg. zu Potsdam und Frankfurt. Behandlung der

---

[1]) Vergl. die V. v. 27. Dec. 1822 nebst dem C. R. v 31. Dec. 1822 in Thl. VI. des Werkes (Polizeiwesen) Bd. 2 S. 628—629.

[2]) Vergl. das C. R. des K. Just. Min. v. 21. Mai 1849, welches nicht speziell über Chausseepolizei-Geldstrafen, sondern allgemein bestimmt, daß alle von den Gerichten erkannten polizeil. Geldstrafen der Staatskasse zufallen und bei den gerichtl. Sal. Kassen zu vereinnahmen sind, wovon nur in Betreff der Städte, auf die der §. 8 der V. v. 2. Jan. 1849 Anwendung findet, eine Ausnahme eintritt, in Thl. VI. (Polizeiwesen) Suppl. Bd. 2 S. 236—237. — Vergl. auch das C. R. des K. Min. des Inn. u. d. Fin. v. 12. April 1850 (Min. Bl. der inn. Verw. 1850 S. 106 Nr. 143.) ebendas., S. 237. — Die Städte, von welchen der §. 8 der V. v. 2. Jan. 1849 handelt, sind die in denjenigen Provinzen, in welchem bereits früher Königl. Ger. an die Stelle der städtischen getreten sind.

[3]) Vergl. die K. O. v. 17. Okt. 1845 oben S. 360.

[4]) Vergl. das C. R. v. 28. März 1845 (betr. die Ausführung des Regul. v. 7. Juni 1844) oben S. 361 ff.

von den Chausseegeld-Erhebern erhobenen Chausseegeld-Kontraventionsstrafen bei den Haupt-Zoll- und Haupt-Steuer-Aemtern.

Zur Erreichung eines übereinstimmenden Verfahrens hinsichtlich der Eintragung der Nachweisungen der Chausseegeld-Erheber über die, von denselben erhobenen Chausseegeld-Kontraventionsstrafen in die Prozeß-Register der Haupt-Zoll- und Haupt-Steuer-Aemter, und um die hierunter bisher wahrgenommenen Abweichungen zu beseitigen, wird, im Einverständnisse mit der K. Ober-Rechnungs-Kammer, hiermit Folgendes bestimmt:

Die Haupt-Zoll- und Haupt-Steuerämter haben die Straf-Nachweisungen der Chausseegeld-Erheber allgemein in eben der Art, wie dies mit den Auszügen aus den Stempel-Straflisten geschieht, unter einem besonderen Abschnitte des hauptamtlichen Prozeß-Registers einzutragen und solche demnächst auch in den Quartal-Strafgelder-Extrakten aufzuführen, die Geld-Resultate aber sind durch die, den Straf-Extracten beizufügenden Nachweisungen selbst zu justifiziren.

Hiernach ist, unter Aufhebung der etwa bisher bestandenen abweichenden Behandlungsweise des Gegenstandes, von jetzt an allgemein zu verfahren; wornach Ew. 2c. daher die Haupt-Aemter Ihres Verwaltungs-Bereichs mit entsprechender Anweisung zu versehen haben. (ad Tarif 1840 Zus. 5 u. 6.) (Centralbl. d. Fin. Min. 1843 S. 179. Nr. 80.)

2) C. R. des K. Fin. Min. v. 28. März 1845 an sämmtl. K. Prov. St. Dir. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 185 Nr. 214, s. oben S. 361.)

3) C. R. des K. Min. d. Fin. u. d. Inn. v. 30. Juli 1845 an sämmtl. K. Reg. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1845 S. 276 Nr. 297 u. S. 307 Nr. 336, s. oben S. 369 u. S. 371.)

4) C. R. des K. Gen. St. Dir. (Kühne) v. 31. Jan. 1846 an die K. Reg. zu Liegnitz, sowie an sämmtl. übrige K. Reg. zur Beachtung. Behandlung der dem Fonds zur Unterstützung der Hinterbliebenen von Steuerbeamten aus Chausseepolizei-Kontraventionen zufließenden Strafantheile.

Der K. Reg. wird auf den Bericht v. 18. v. M. u. 12. d. M. erwiedert, daß es einer besonderen Anweisung der General-Staatskasse zur Einziehung der 46 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf., welche dem Fonds zur Unterstützung der Hinterbliebenen von Steuerbeamten aus den für 1844 wegen Chausseepolizei-Kontraventionen aufgekommenen Strafgeldern gebühren, nicht bedarf. Es ist vielmehr, mit Hinweisung auf die C. Verf. v. 30. Juli 1845 (Min. Bl. S. 277 u. 308[1]), die Reg. Hauptkasse von der K. Reg. anzuweisen, jene 46 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf. bei dem Etatstitel für Steuer-Strafantheile zu vereinnahmen und solche unter den Ueberschüssen an die K. General-Staatskasse abzuführen. Bei der Aufstellung neuer Etats-Entwürfe für die Reg. Hauptkasse sind die Antheile an den Chausseepolizei-Strafgeldern mit zu berücksichtigen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1846 S. 48. Nr. 68.)

5) C. R. der K. Min. der Fin. (Flottwell) u. d. Inn. (v. Manteuffel) v. 10. Juli 1846 an sämmtl. K. Reg. Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben des aus Chaussee-Polizei-Strafgeldern gebildeten Unterstützungsfonds für Wittwen und Waisen verstorbener Polizeibeamten.

Da die Einnahmen und Ausgaben des aus Chaussee-Polizei-Strafgeldern gebildeten Unterstützungsfonds für Wittwen und Waisen verstorbener Polizeibeamten, welche nach der C. Verf. v. 30. Juli v. J.[2]) (Min. Bl 1845 S. 276 u. 307.) in der Rechnung der Reg. Sportelkasse verrechnet werden sollten, in dieser Rechnung nicht weiter nachgewiesen werden können, indem eine solche nach eingetretener Aufhebung der Reg. Sporteln nicht mehr abgelegt wird, so wird zur Erledigung der in dem Ber. v. 7. April c. gemachten Anfrage hiedurch bestimmt, daß die Einnahmen und Ausgaben des bezeichneten Unterstützungsfonds in der Extraordinarien-Rechnung der Verw. des Inn. dortiger Reg. Hauptkasse unter den Nebenfonds nachzuweisen sind, wie dies schon bei einigen Reg. Hauptkassen für das verflossene Jahr geschehen ist.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 124 Nr. 192.)

6) R. des K. Min. des Inn., Abth. II. (Mathis) v. 14. Febr. 1847 an die K. Reg. zu N. Verwendung des Chaussee-Polizei-Strafgelder-Unterstützungs-Fonds.

2c. Da der in Folge der C. Verf. v. 30. Juli 1845 (Min. Bl. S. 277 u. 308) neu gebildete Chaussee-Polizei-Strafgelder-Unterstützungs-Fonds zur Unterstützung der Hin-

---

[1]) Vergl. oben S. 369 u. 371.
[2]) Vergl. oben S. 369 u. 371.

terbliebenen verstorbener Gendarmen mitbestimmt ist, so hat die K. Reg. künftig bei den Anträgen auf Bewilligung solcher Unterstützungen anzuzeigen, ob die nachgesuchte Unterstützung etwa aus diesem Fonds erfolgen kann, indem es angemessen erscheint, die Bestände desselben principaliter dazu zu verwenden.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 67 Nr. 101.)

7) C. R. des K. Gen. St. Dir. (Kühne) v. 15. Mai 1847 an sämmtl. K. Reg. Nachweis der dem Fonds zur Unterstützung der Hinterbliebenen von Steuerbeamten aus Chausseepolizei-Kontraventionen zufließenden Strafantheile in den Verwaltungs-Abschlüssen.

Die K. Ober-Rechnungskammer wünscht den Betrag des Antheils zu wissen, welcher in Folge der C. Verf. v. 30. Juli 1845 [1]). (Min. Bl. S. 276 u. 307.) dem Fonds zur Unterstützung der Hinterbliebenen von Steuerbeamten aus den wegen Chausseepolizei-Kontraventionen aufgekommenen Strafgeldern pro 18$\frac{4}{4}\frac{5}{6}$ zugeflossen ist. Die K. Reg. wird deshalb veranlaßt, eine Nachweisung einzureichen, worin jener Antheil für jedes der vorgedachten Jahre ersichtlich gemacht und angegeben wird, in welchem Jahre die Ablieferung an die General-Staatskasse bewirkt und wo dieser Antheil verrechnet worden ist.

Damit nun aber auch ferner der Ertrag jener Einnahme hier verfolgt werden kann, hat die K. Reg. künftig, sofern es nicht bereits geschehen ist, den fraglichen Antheil in dem Finalabschlusse der direkten Steuern, nach Maaßgabe der C. Verf. v. 31. Jan. 1846 [2]) (Min. Bl. S. 48) bei dem Etatstitel für Steuer-Strafantheile jedoch unter der Rubrik »Antheil von Chausseepolizei-Kontraventionen« und eben so auf dem Titelblatte der durch die Verf. v. 13. Dez. 1840 (Anl. a.) vorgeschriebenen Nachweisung der Beträge, welche für Rechnung der General-Staatskasse, resp. als Gratifikationen und Unterstützungen gezahlt worden sind, besonders nachweisen zu lassen.

Anl. a.

Ungeachtet der wiederholt ergangenen bestimmten Vorschriften, haben beim letzten Jahresabschlusse dennoch Differenzen zwischen den Finalabschlüssen der Hauptzoll- oder Haupt-Steueramtskassen und denen der Reg.-Hauptkassen, hinsichtlich der aus den indirekten Steuern aufgekommenen Ueberschüsse, stattgefunden. Um diesem Uebelstande bei dem bevorstehenden Jahresschlusse vorzubeugen, sind die gedachten Haupt-Amtskassen angewiesen, auf dem Lieferscheine über die letzte Ueberschußzahlung für das Jahr 1840 ausdrücklich einen Vermerk beizufügen,

daß, mit Einschluß der vorstehenden Ablieferung, für das Jahr 1840 überhaupt Thlr. — Sgr. — Pf. — (in Worten) als Ueberschüsse aus indirekten Steuern deklarirt und in dem Verwaltungsabschlusse als eingezahlt nachzuweisen seien.

Nur die in diesem Vermerke benannte und keine andere Summe darf in den Finalabschluß der Reg.-Hauptkasse übergehen. Sollten daher, wider Erwarten, bei der Abrechnung mit den Hauptämtern abermals Mißstimmungen bei den Ueberschußbeträgen vorkommen, so muß seitens der Reg.-Hauptkasse die in dem angeordneten Vermerke bezeichnete Summe festgehalten und demgemäß der Betrag der eingetretenen Differenz sofort resp. als ein, von dem betr. Hauptamte nachträglich zu deckender Vorschuß, oder aber als Ueberschuß für das neu begonnene Jahr kontirt werden.

Dem Finalabschlusse der direkten Steuern ist ein Nachweis der einzelnen Beträge beizuschließen, welche, auf Grund der namhaft zu machenden diesseitigen Verf., für Rechnung der General-Staatskasse, resp. als Gratifikationen oder als Unterstützungen gezahlt sind. Auf dem Titelblatte dieses Nachweises ist anzugeben, wie viel überhaupt aus Strafantheilen für das abgelaufene Jahr für jeden der beiden Fonds (zu Gratifikationen und Unterstützungen für Beamte, oder zu Unterstützungen für deren Wittwen und Waisen) aufgekommen und unter dem Ueberschusse der Reg.-Hauptkasse begriffen ist. Es bedarf dann der über die letztgenannten Beträge bisher besonders an die Geh. Kalkulatur zu befördern gewesenen Angaben nicht weiter. Berlin, d. 13. Dec. 1840.

Der Fin. Min. Graf v. Alvensleben.

An sämmtl. K. Reg. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1847 S. 173 Nr. 226.)

8) C. R. des K. Gen. St. Dir. (v. Pommer-Esche) v. 25. Mai 1850 an sämmtl. K. Reg. u. Prov. St. Dir. [3]) Verrechnung der Strafantheile von Klassensteuer-, Gewerbesteuer- und Chausseepolizei-Kontraventionen.

---

[1]) Vergl. oben S. 269.

[2]) Vergl. oben sub Nr. 3 S. 386.

[3]) Den K. Prov. St. Dir. ist dies C. R. zur Kenntnißnahme und zu dem Zwecke mitgetheilt worden, um die Hauptämter anzuweisen, die Antheile der Steuerverw. an

Die Klassen- und Gewerbesteuer-Strafantheile, welche bisher beziehungsweise zum Steuerbeamten-Gratifikations- und Unterstützungsfonds und zum Steuerbeamten Wittwen- und Waisen-Unterstützungsfonds flossen, sind vom laufenden Jahre ab nicht mehr bei diesen beiden Fonds, sondern in ungetrennter Summe in Einnahme nachzuweisen. Da diese Strafgelder, nach anderweiter Dotirung der eben gedachten Fonds, der Staatskasse verbleiben, so fällt gleichzeitig auch der bisher vor der Linie geführte Nachweis der Verausgabung derselben gänzlich weg.

Was die Antheile der Steuerverwaltung an den, von Chausseepolizei-Uebertretungen auf Staatschausseen aufkommenden Strafgeldern angeht, welche bisher von den Reg.-Hauptkassen zu dem Steuerbeamten Wittwen- und Waisen-Unterstützungsfonds eingezogen wurden. (C. Verf. v. 3. d. M.[1]) Min. Bl. S. 149 Nr. 197) so werden diese Antheile vom laufenden Jahre ab, eben so wie die Strafgelder von Chausseegeld-Kontraventionen, seitens der Hauptamtskassen definitiv vereinnahmt und rechnungsmäßig nachgewiesen werden.

Die K. Reg. hat hiernach das Erforderliche zu verfügen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 196 Nr. 254.)

9) R. des K. Gen. Steuer Dir. (v. Pommer-Esche) v. 23. Jan. 1851 an den K. Prov. Steuerdir. zu Magdeburg. Verrechnung der Strafen wegen Polizeivergehen auf Staats-Chausseen.

Zur Beseitigung der in rc. Ber. v. 15. Sept. v. J. angeregten Zweifel über die Verrechnung der Chausseepolizeistrafen bemerke ich Folgendes:

Nach der C. Verf. v. 3. Mai v. J.[2]) zu 1. 2. a. soll die Hälfte der Strafen wegen Polizeivergehen auf Staats-Chausseen bei den Reg. Hauptkassen und zwar:

zu $\frac{1}{3}$, bis auf weitere Verfügung, bei den Steuer-Strafgeldern verrechnet,
zu $\frac{1}{3}$, zur Unterstützung der Hinterbliebenen von Chaussee-Aufsehern und
zu $\frac{1}{3}$, zur Unterstützung der Nachgebliebenen von Polizeibeamten verwendet werden.

Die wegen des ersteren, bei den Steuer-Strafgeldern zu verrechnenden Drittheils der einen Hälfte der Chausseepolizeistrafen vorbehaltene weitere Verf. ist unterm 25. Mai v. J.[3]) dahin ergangen, daß dieser Antheil nicht mehr bei den Reg. Hauptkassen, sondern bei den Hauptamtskassen zu vereinnahmen und rechnungsmäßig nachzuweisen ist.

Die definitive Verrechnung der fraglichen Strafgelder findet demnach statt:

mit $\frac{1}{6}$ bei den Hauptämtern,
mit $\frac{2}{6}$ bei den Reg. Hauptkassen,
mit $\frac{3}{6}$ bei den gerichtlichen Salarienkassen rc. (1. 2 b. der C. Verf. v. 3. Mai v. J.)

Das dieser Verrechnung vorangehende Verfahren wird aber ein verschiedenes sein, je nachdem die Strafe entweder im Wege des Submissions-Verfahrens (von dem Chausseegeld-Erheber oder Pächter) oder im Wege des polizeigerichtlichen Verfahrens eingezogen wird. Im ersten Falle hat der Chausseegeld-Empfänger oder Pächter den Strafbetrag, wie bisher, an das ihm vorgesetzte Hauptamt abzuführen, welches letztere $\frac{1}{6}$ davon bei dem Titel: »an Strafbeträgen« selbst zu verrechnen, $\frac{2}{6}$ an die Reg. Hauptkasse und $\frac{3}{6}$ an die Salarienkasse des betr. Gerichts, (beziehungsweise an die in der C. Verf. v. 3. Mai 1850 unter I. 2. b. bezeichneten Fonds und Kassen) zu überweisen hat. Letzteres wird, der Vereinfachung wegen, unmittelbar — ohne Vermittelung der Reg. Hauptkassen — geschehen können.

Im zweiten Falle — bei einem polizeigerichtlichen Verfahren — sind die in Rede stehenden Strafgelder von den Salarienkassen einzuziehen und zur Hälfte der Reg. Hauptkasse zu überweisen, welche letztere von dieser Hälfte $\frac{2}{3}$ selbst zu verrechnen, dagegen $\frac{1}{3}$ dem Hauptamte am Orte zu überweisen hat.

Für den Fall, daß Chausseepolizeistrafen im Submissions-Verfahren durch Ortsbehörden eingezogen werden, haben letztere die Strafbeträge, wie bisher, durch die Kreiskasse den Reg. Hauptkassen zu überweisen und diese davon $\frac{2}{6}$ selbst zu verrechnen, $\frac{1}{6}$ dem Hauptamte am Orte und $\frac{3}{6}$ der gerichtlichen Salarienkasse rc. zur Disposition zu stellen.

Insofern endlich Chausseepolizeivergehen in dem Bezirke solcher Städte vorkommen

---

den Chausseepolizeistrafen, welche bisher, der Verf. v. 28. März 1845 (Min. Bl. S. 185, s. oben S. 163) gemäß, halbjährlich an die betr. Reg. Hauptkasse abgeführt wurden, vom J. 1850 ab eben so wie wegen der sonstigen Zoll- u. Steuerstrafgelder unterm 26. März 1850 (Min. Bl. S. 151 Nr. 200) angeordnet, unter dem Titel: »an Strafbeträgen« zu vereinnahmen.

[1]) Vergl. oben S. 382.

[2]) Vergl. oben S. 382.

[3]) Vergl. vorstehend sub 8, S. 386.

sollten, auf welche der §. 8 der V. v. 2. Jan. 1849 Anwendung findet, wird, wenn die Uebertretung im Submissions-Verfahren erledigt wird, die bisherige Behandlungsweise beizubehalten sein, bei einem polizeigerichtlichen Verfahren aber die betr. Salarienkasse das derselben nicht Gebührende an die Gemeinekasse zu überweisen haben.
(Min. Bl. der inn. Verw. 1851 S. 52 Nr. 62.)

10) R. des K. Gen. St. Dir. (v. Pommer-Esche) v. 23. Jan. 1851 an die K. Reg. zu Düsseldorf. Denselben Gegenstand betr.

Der K. Reg. eröffne ich auf die Anfrage v. 6. Nov. d. J., daß auch von der an die Reg. Hauptkasse abgeführten Hälfte der von den Land- und Polizeigerichten im Bezirke des Appell. Gerichts in Cöln erkannten und den Steuerkassen zur Einziehung überwiesenen Chausseepolizei-Strafgelder, das der Steuer-Verwaltung zustehende Drittheil bei den Hauptamtskassen zu verrechnen und zu diesem Zweck dem Hauptamte daselbst zur Vereinnahmung zu überweisen ist. (Min. Bl. der inn. Verw. 1851 S. 52 Nr. 63.)

Dritte Abtheilung.

Von den nicht kunstmäßig gebauten (nicht chaussirten) öffentlichen Wegen[1].

Literatur.

Wiebeking, Anleitung zur Ausführung der Landstraßen. Wien 1804.
Schemerl, Anweisung zur Entwerfung dauerhafter und bequemer Straßen. Wien. 1807. 3 Bde.
v. Langsdorf, Anleitung zum Straßen- u. Brückenbau. Heidelberg. 1817.
Arnd, der Straßen- und Wegebau. Darmstadt. 1827.
Ph. Zeller, Handbuch der Preuß. Wege-Polizei. Nach den Königl. Preuß. Gesetzen, Verordnungen und Ministerial-Reskripten. Für Baubeamte, administrative, richterliche ꝛc. Behörden. 8. Quedlinburg u. Leipzig. 1831.[2])
G. A. H. Baron v. Lamotte (K. Preuß. Kriegs- und Domainenrath), ausführliche Abhandlung von den Landesgesetzen und Verfassungen, welche die Landstraßen und Wege in den K. Preuß. Staaten betreffen. 8. Leipzig. 1789.
F. Quadflieg, ordnungsmäßige Sammlung der in den Königl. Preuß. Provinzen am linken Rheinufer, zum Theil auch in der ganzen Monarchie bestehenden, das Kommunalwegewesen und die Straßen- und Wege-Polizei betr. Vorschriften, mit Erläuterungen, Angabe merkwürdiger beziehlicher Urtheile der obersten und oberen Gerichtshöfe, einer Einleitung und einem Sachregister. gr. 8. Aachen. 1842.
Reinhard (O. L. G. Ass.), Meditationen über das Recht der öffentlichen Wege. (Im neuen Archiv für Preuß. Recht und Verfahren von Dr. Sommer und Böle, Bd. 11 S. 24 ff.)
Duesberg, Ueber das System der Regalien, insbesondere der niedern Regalien im A. L. R., und über die Hauptgrundsätze, welchen dasselbe bei den niedern Regalien gefolgt ist. (In Simon's und v. Strampff's Zeitschrift für wissenschaftl. Bearbeitung des Preuß. Rechtes, Bd. 2 S. 59 ff.)

---

[1]) Ueber die alle drei Jahre von den Bezirks-Reg. an das Min. einzureichenden Statistiken der Dämme und Wege, Brücken und Fähren, vergl. die C. R. des K. Gen. Steuer-Dir. v. 27. Febr. und 19. Dec. 1841. (Centr. Bl. des Fin. Min. 1841 S. 91 Nr. 37 u. 1842 S. 89 Nr. 17.)

[2]) Dies Werk bildet den 11. Theil des größeren Werkes unter dem Titel: »Systematisches Lehrbuch der Polizei-Wissenschaft ꝛc.«, über dessen Inhalt und Werth sich die Note 3 S. 10 Bd. I. des Polizeiwesens (Thl. VI. Bd. 1 dieses Werkes) ausspricht.

Einleitung.

Die Gesetzgebung und die Verwaltungs-Vorschriften, welche die nicht kunstmäßig gebauten und unterhaltenen, — die nicht chaussirten, — Wege betreffen, sind theils allgemeiner Gattung, nämlich solche, die für sämmtliche Landestheile des Staates oder doch für mehrere derselben Gültigkeit haben, theils provinzialrechtliche, welche nur für einzelne Provinzen oder Landestheile ergangen sind.

Die vorliegende Abtheilung zerfällt hiernach in zwei Unter-Abtheilungen, deren erste die Darstellung der allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und Verwaltungs-Normen enthält, während die zweite die provinzialrechtliche Wege-Gesetzgebung betrifft.

Das Allgem. Landrecht handelt von den Land- und Heerstraßen im Abschn. 1 Tit. 15 Thl. II., von den Gemeinde-Wegen in Thl. II. Tit. 7 §. 37 Nr. 1, §§. 38—43, und von den Privat-Wegen im Tit. 22 Thl. I. (§§. 63—79.)

Die Provinzial-Wege-Gesetze und die besonderen Wege-Ordnungen anlangend, so haben dieselben in den meisten Landestheilen noch gegenwärtig praktische Bedeutung und Anwendbarkeit. Was zuvörderst diejenigen Provinzen und Landestheile betrifft, in welchen das Allgemeine Landrecht als gemeines Recht gilt, so ist vor Allem darauf hinzuweisen, daß dasselbe im §. 15 Tit. 15 Thl. II. selbst ausdrücklich bestimmt, daß es da, wo durch Provinzial-Gesetze oder besondere Wege-Ordnungen die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Landstraßen näher oder anders, als im Allgem. Landrechte bestimmt ist, dabei auch in Zukunft lediglich sein Bewenden behalten soll. Außerdem kommen in dieser Beziehung die Bestimmungen der für die betreffenden einzelnen Landestheile erlassenen Publikations-Patente und Patente wegen Wiedereinführung des Allgem. Landrechts in Betracht.

1) Das Publikations-Patent v. 5. Febr. 1794, welches das Allgem. Landrecht für den ganzen damaligen Umfang der Monarchie einführte, verordnet im §. III., daß die in den verschiedenen Provinzen bisher bestandenen besonderen Provinzial-Gesetze und Statuten vor der Hand noch ihre gesetzliche Kraft und Gültigkeit behalten, dergestalt, daß die vorkommenden Rechtsangelegenheiten hauptsächlich nach diesen, und nur erst in deren Ermangelung nach den Vorschriften des A. L. R. beurtheilt und entschieden werden sollen.

Außerdem bestimmt der §. II. ebendas., daß insofern in dem A. L. R. auf die über einzelne Materien ergangenen Edikte oder sonstige Verordnungen Bezug genommen oder dahin verwiesen worden, dergleichen Edikte und Verordnungen ihre gesetzliche Kraft in Ansehung aller Stellen und Vorschriften, die nicht etwa in dem A. L. R. ausdrücklich geändert sind, nach wie vor beibehalten.

2) Das Patent v. 24. März 1803 wegen Einführung des A. L. R. in das Erbfürstenthum Eichsfeld, die Städte Mühlhausen, Nordhausen und Erfurt und das Erfurter Gebiet (N. C. C. Tom XI. p. 1457 No. 15 de 1803, Rabe's Samml. Bd. 7 S. 333) ertheilt dem A. L. R. in den genannten Landestheilen, mit Rücksicht auf die durch das Patent v. 5. Febr. 1794 bekannt gemachten Veränderungen, Gesetzeskraft und fügt im §. 2 hinzu, daß die bisher in jenen Landestheilen für gültig anerkannten Gesetze und Konstitutionen über einzelne Rechtsmaterien, ingleichen die wohlhergebrachten Gewohnheiten noch ihre gesetzliche Kraft und Gültigkeit behalten, dergestalt, daß die vorkommenden Rechts-Angelegenheiten zuerst nach denselben, und nur in

deren Ermangelung nach den Vorschriften des A. L. R. beurtheilt und entschieden werden sollen.

3) Das Patent v. 5. April 1803 wegen Einführung des A. L. R. in die Erbfürstenthümer Paderborn und Münster, ingleichen die Abteien Essen, Werden und Elten (Rabe's Samml. Bd. 7 S. 422) enthält genau dieselben Bestimmungen, wie das zu 2 allegirte Patent.

4) Das Patent v. 9. Sept. 1814 wegen Wiedereinführung des A. L. R. und der A. G. O. in die von den Preuß. Staaten getrennt gewesenen, mit denselben wieder vereinigten Provinzen (G. S. 1814 S. 89) bestimmt im §. 2, daß die in einzelnen Provinzen und Orten bestandenen besonderen Rechte und Gewohnheiten, insofern sie durch die unter den vorigen Regierungen eingeführten Gesetze aufgehoben und abgeschafft worden, auch fernerhin nicht zur Anwendung kommen, sondern an deren Stelle die Bestimmungen des A. L. R. treten; wogegen es bei denjenigen Provinzialgesetzen und Gewohnheiten, welche deshalb, weil sich über den Gegenstand derselben in den bisherigen Gesetzen keine Vorschriften finden, als fortbestehend beibehalten worden, auch künftig noch sein Bewenden behält, weil dann auch die aufgehobenen Provinzialrechte wieder volle Wirksamkeit in allen den Fällen erhalten, in welchen das A. L. R. über den Gegenstand derselben keine Bestimmungen enthält.

5) Das Patent v. 9. Nov. 1816 wegen Wiedereinführung des A. L. R. und der A. G. O. in die mit der Provinz Westpreußen vereinigten Distrikte, den Kulm- und Michelauschen Kreis und die Stadt Thorn mit ihrem Gebiete (G. S. 1816 S. 217) führt das A. L. R. nebst den dasselbe abändernden, ergänzenden und erläuternden Bestimmungen in den erwähnten Landestheilen, wieder ein (§. 1), und bestimmt zugleich (im §. 2), daß die in den genannten Distrikten bestandenen besonderen Rechte und Gewohnheiten, insofern sie durch die unter der vorigen Regierung eingeführten Gesetze aufgehoben und abgeschafft worden, auch fernerhin nicht mehr zur Anwendung kommen, sondern an deren Stelle die Bestimmungen des A. L. R., und wo diese fehlen sollten, die Analogie des Rechts nach Anleitung der im §. 49 der Einleitung zum A. L. R. gegebenen Vorschrift, treten sollen.

6) Das Patent v. 9. Nov. 1816 wegen Wiedereinführung der Preuß. Gesetze in das Großherzogthum Posen (G. S. 1816 S. 225) enthält (in den §§. 1 u. 2) genau dieselben Bestimmungen, wie das zu 5 erwähnte Patent.

7) Das Patent v. 15. Nov. 1816 wegen Einführung des A. L. R. in die mit den Preuß. Staaten vereinigten, ehemals Sächsischen Provinzen und Distrikte (G. S. 1816 S. 233) bestimmt im §. 2, daß daselbst das A. L. R. mit den nachher erfolgten gesetzlichen Bestimmungen an die Stelle der bisher zur Anwendung gekommenen allgemeinen Landes- und der subsidiarischen Gesetze tritt, und fügt im §. 3 hinzu, daß die in den einzelnen Provinzen und Orten bisher bestandenen besonderen Rechte und Gewohnheiten noch ferner ihre gesetzliche Kraft behalten, dergestalt, daß die vorkommenden Rechtsangelegenheiten hauptsächlich nach diesen, und nur erst in deren Ermangelung nach den Vorschriften des A. L. R. beurtheilt und entschieden werden sollen.

8) Die V. v. 25. Mai 1818 wegen Einführung des A. L. R. und der A. G. O. in den mit den Preuß. Staaten vereinigten, zwischen den älteren Provinzen belegenen Distrikten und Ortschaften (G. S. 1818 S. 45) hat auf diese Landestheile die Bestimmungen beziehungsweise der zu 4 und 7 erwähnten Patente ausgedehnt.

9) Das Patent v. 21. Juni 1825 wegen Einführung des A. L. R. und der A. G. O. in das Herzogthum Westphalen, das Fürstenthum

Siegen mit den Aemtern Burbach und Neuen-Kirchen (Freie- und Hücken-Grund) und die Grafschaften Wittgenstein-Wittgenstein und Wittgenstein-Berleburg (G. S. 1825 S. 153) führt in diesen Landestheilen das A. L. R. nebst den dasselbe abändernden, ergänzenden und erläuternden Bestimmungen ein (§. 1) und setzt dasselbe an die Stelle der bisher geltend gewesenen gemeinen Rechte und derjenigen Landesgesetze, oder der in ihnen enthaltenen Vorschriften, worin gemeines Recht aufgenommen, erläutert, ergänzt oder abgeändert worden ist (§. 2). Zugleich wird, im §. 3, bestimmt, daß die in den einzelnen Landestheilen und Orten bestehenden besonderen Rechte und Gewohnheiten, desgleichen diejenigen Landes-Ordnungen oder Bestimmungen derselben, welche sich auf Provinzial-Rechtsverhältnisse beziehen, noch fernerhin ihre gesetzliche Kraft und Gültigkeit dergestalt behalten, daß die vorkommenden Rechtsangelegenheiten hauptsächlich nach diesen und erst in deren Ermangelung nach den Vorschriften des A. L. R. beurtheilt und entschieden werden sollen.

Zu erwähnen ist hier schließlich noch das Verhältniß derjenigen Provinzen und Landestheile, in welchen das Allgemeine Landrecht nicht zur Gültigkeit gelangt ist. Es sind dies:

1) das Herzogthum Pommern und Fürstenthum Rügen (Regierungsbezirk Stralsund oder Provinz Neuvorpommern);

2) Der Ost-Rheinische Theil des Regierungsbezirks Koblenz;

3) Der Bezirk des Appellations-Gerichts zu Köln.

In den zu 1 und 2 bezeichneten Landestheilen gelten noch das gemeine Recht und die für dieselben ergangenen einzelnen Landes-Gesetze und Verordnungen, insbesondere also auch die für dieselben publicirten besonderen Wege-Edikte.

Was endlich denjenigen Theil der Rheinprovinz betrifft, welcher den Bezirk des Appellations-Gerichtshofes zu Köln bildet, so gilt für denselben der Code Napoléon als gemeines Recht. Dieser enthält aber in Betreff der öffentlichen Wege nur folgende Bestimmungen:

a) daß alle auf Kosten des Staats zu unterhaltenden Wege und Landstraßen für Staatseigenthum zu achten sind (Art. 538), und

b) daß zu den zum gemeinen Besten oder zum Vortheil einer Gemeinheit festgesetzten gesetzlichen Servituten auch diejenigen gehören, welche den Straßenbau und die Straßenbesserung zum Gegenstande haben, wobei hinzugefügt wird, daß Alles, was sich auf diese Gattung der Dienstbarkeiten bezieht, in eigenen Gesetzen und Verordnungen bestimmt ist (Art. 649 und 650).

Aus dieser letzteren Vorschrift aber ergiebt sich, daß auch für den in Rede stehenden Theil der Rheinprovinz die für dessen verschiedenen Landestheile erlassenen Provinzial-Wege-Gesetze noch gegenwärtig in Kraft stehen, theils weil der Code selbst über diesen Gegenstand keine Vorschriften enthält, theils weil derselbe in Betreff dieser Materie ausdrücklich auf die darüber ergangenen besonderen Gesetze und Verordnungen verweist.

In neuerer Zeit hat die Königl. Staats-Regierung das Bedürfniß des Erlasses einer allgemeinen Wege-Ordnung für den ganzen Umfang des Staatsgebietes erkannt und es sind umfassende legislative Vorbereitungen zu diesem Zwecke getroffen worden, welche indeß bis jetzt noch nicht zum Ziele geführt haben.

Die Unzulänglichkeit der den Wegebau betreff. Vorschriften des A. L. R. machte sich bald nach der Emanation desselben geltend und ließ die Mängel der in einzelnen Provinzen und Landestheilen bestehenden Wege-Ordnungen um so mehr hervortreten. Nachdem sich das vormalige Ministerium des Handels

und der Gewerbe längere Zeit mit den Mitteln zu ihrer Beseitigung beschäftiget hatte, und von mehreren Provinzial-Behörden Entwürfe zu einer neuen Wege-Ordnung vorgelegt worden waren, welche den Gegenstand indeß immer mehr oder weniger aus dem provinziellen Standpunkte auffaßten, wurde auf den Beschluß des Staats-Ministeriums im Jahre 1820 eine Kommission zur Entwerfung einer allgemeinen Wege-Ordnung ernannt, die sich ihres Auftrages zwar, jedoch ohne weitere praktische Folgen, entledigte, indem es bei der darauf folgenden Berathung für zweckmäßig erachtet wurde, den Gegenstand zur allgemeinen Gesetz-Revision zu verweisen. Inzwischen veranlaßten die Anträge mehrerer Provinzial-Landtage und die späterhin zur Geltung gebrachte Ansicht, daß zur Beschleunigung der Angelegenheit eine abgesonderte Behandlung eintreten müsse, das Staats-Ministerium im Jahre 1831 anderweit eine Kommission zu ernennen, welche den ihr ertheilten Auftrag insoweit erledigte, als sie den Entwurf zu einer allgemeinen Wege-Ordnung vorlegte, welcher im Wesentlichen die Grundlage der späteren Entwürfe bildet, und in welchem von dem Gesichtspunkte ausgegangen war, daß für den ganzen Umfang der Monarchie eine allgemeine Wege-Ordnung zu emaniren sei, welche sowohl die technischen und polizeilichen, als die rechtlichen Verhältnisse des Wegebaues umfasse, daß aber provinzielle Bestimmungen und Verhältnisse so abweichender Natur vorhanden seien, daß solche nach übereinstimmenden allgemeinen Normen nicht zu regeln, sondern in provinziellen Verordnungen zusammen zu stellen und diese als Modifikationen und Ergänzungen der allgemeinen Ordnung zugleich mit derselben zu publiciren seien.

Diese Behandlung des Revisionswerkes erlangte die K. Genehmigung. Da der Verlauf der Zeit damals nicht mehr gestattete, den Entwurf den Provinzial-Landtagen, welche sich im Jahre 1834 versammelten, zur Begutachtung vorzulegen, so wurde ihnen, mit Ausnahme der Provinzen Sachsen und Schlesien, wo wegen des bereits eingetretenen Schlusses des Provinzial-Landtages die Begutachtung der für das Provinzial-Recht ernannten Kommissionen übertragen wurde, die Wahl von Deputationen aus ihrer Mitte aufgetragen, welche sich in Verbindung mit Kommissarien der Behörden unter dem Vorsitze des Ober-Präsidenten der Begutachtung des Entwurfs zum allgemeinen Gesetze und zugleich der Zusammenstellung der nach den besonderen Verhältnissen und Bedürfnissen der Provinzen wünschenswerthen Modifikationen und Abänderungen unterziehen sollten.

Die den Grundzügen des Gesetz-Entwurfes im Allgemeinen günstigen Gutachten der ständischen Deputationen veranlaßten eine weitere Umarbeitung desselben nach den Beschlüssen des Staats-Min., bei welcher der Gesichtspunkt leitend war, die provinziellen Abweichungen möglichst auf allgemeine Grundsätze zurückzuführen, und für das allgemeine Gesetz Alles dasjenige aus den Anträgen und Bemerkungen der ständischen Deputationen auszusondern, was eine nicht bloß auf einzelne Provinzen und Landestheile beschränkte Anwendung zuzulassen schien. Auf diese Weise gelangte man dahin, diejenigen abweichenden provinziellen Bestimmungen, welche als Ergänzungen und Abänderungen des allgemeinen Gesetzes Berücksichtigung zu erfordern scheinen, auf eine nach den Provinzen zwar verschiedene, aber immerhin doch verhältnißmäßig geringe Zahl zurückzuführen, und nunmehr wurde der hiernach anderweitig umgearbeitete Entwurf im Jahre 1837 den Provinzial-Landtagen sämmtlicher Provinzen zur Begutachtung vorgelegt.

Nachdem die Gutachten sämmtl. Provinzial-Stände eingegangen waren, ließ das K. Fin. Min. die von den Ständen sämmtl. Provinzen aufgestellten

Vorschläge übersichtlich geordnet zusammenstellen. Gleichzeitig trat dasselbe hierüber in Berathung mit dem K. Min. des Inn. und der Pol., und auf Grund der bei dieser Erörterung gefaßten Beschlüsse wurde sodann im Fin. Min. abermals ein anderer Gesetz-Entwurf ausgearbeitet und nebst einer Denkschrift, welche die Motive der Modifikationen des den Provinzial-Ständen vorgelegten Entwurfs näher nachweist, dem K. Staats-Min. unterm 8. Mai 1840 vorgelegt.

Nach dem §. 71 dieses Entwurfs sollten die in Aussicht gestellten neuen Provinzial-Wege-Ordnungen gleichzeitig mit dem allgemeinen Gesetze erlassen werden. Deshalb fand sich das K. Fin. Min. veranlaßt, unterm 18. Sept. 1840 das K. Justiz-Min. für Gesetz-Revision zu ersuchen, eine Zusammenstellung der Provinzial-Wegerechte ausarbeiten zu lassen.

Dem hierzu von dem Min. der Gesetz-Revision beauftragten Kommissarius wurde die Instruktion ertheilt, dasjenige, was in jeder Provinz in Bezug auf die öffentl. Wege Rechtens sei, vollständig zusammen zu stellen und hierbei außer den ergangenen V. nicht nur die ständischen Verhandlungen, sondern auch die von den Administrations-Behörden bisher befolgten Grundsätze, sowie die in Bezug auf den Gegenstand ergangenen Präjudikate zu berücksichtigen.

Das K. Staats-Min. hatte hierauf zwar unterm 31. März 1841 beschlossen, die weitere Berathung über den Entwurf einer allgemeinen Wege-Ordnung bis zur Vorlegung der Entwürfe zu den provinziellen Wegegesetzen auszusetzen; allein unterm 7. Juni 1841 fand sich dasselbe veranlaßt, diesen Beschluß aufzuheben und in Erwägung der von mehreren Provinzial-Landtagen vorgetragenen dringenden Gesuche um Beschleunigung die Berathung des allgemeinen G. sofort wieder aufzunehmen und zu beschließen, daß dessen Vorlegung bei des Königs Maj. nicht durch den Eingang und die Berathung der provinziellen Gesetzentwürfe aufgehalten werden solle.

Hierauf fand unterm 28. Sept. 1841 eine anderweitige umfassende Berathung über den Entwurf des allgemeinen G. im Staats-Min. statt, und auf den Grund der hierbei gefaßten Beschlüsse wurde jener Entwurf nochmals umgearbeitet und sodann nebst den Motiven dazu von dem K. Staats-Min. mittelst Ber. v. 2. Dec. 1841 dem Könige mit dem Antrage überreicht, das Gutachten des Staatsraths darüber zu erfordern.

Mittelst Allerh. K. O. v. 13. Dec. 1841 wurde nunmehr dieser von dem K. Staats-Min. dem Könige vorgelegte Entwurf einer allgemeinen Wege-Ordnung dem Staatsrathe zur Prüfung und Begutachtung zugefertiget; die Allerh. K. O. v. 31. Dec. 1842 genehmigte indeß, auf den Antrag des Staatsrathes, daß die Berathung der allgemeinen Wege-Ordnung im Staatsrathe bis dahin ausgesetzt werde, wo auch die provinziellen Zusätze zu derselben im Staats-Min. berathen sein würden.

Inzwischen war in dem Justiz-Min. für die Gesetz-Revision die von diesem unternommene Zusammenstellung der Provinzial-Wegerechte der sämmtl. verschiedenen Landestheile vollendet und dem K. Fin. Min. mitgetheilt worden, und nunmehr wurden von Seiten des letzteren dem K. Staats-Min. weitere Vorschläge über den fernerhin inne zu haltenden Gang der Angelegenheit gemacht.

Das K. Fin. Min. war der Ansicht, daß dabei hinsichtlich der Provinzen Brandenburg und Sachsen ein abweichendes Verfahren von demjenigen in Betreff der sechs übrigen Provinzen einzuschlagen sei, und motivirte dies in zwei ausführlichen Votis v. 31. Dec. 1842 und v. 15. Febr. 1843, welchen die von dem Justiz-Min. für die Gesetz-Revision mitgetheilten Zusammenstellungen der Provinzial-Wegerechte beigefügt wurden.

Was nämlich:

a) die Provinzen Brandenburg und Sachsen betrifft, so hatten die betreff. Provinzial-Landtage des Jahres 1837 in ihren Gutachten sich mit dem dem Entwurfe einer allgemeinen Wege-Ordnung zum Grunde gelegten Systeme nicht einverstanden erklärt, sondern Anträge gestellt, welche ein näheres Eingehen auf die in den einzelnen Landestheilen zur Anwendung kommenden und beziehungsweise zu bringenden gesetzlichen, den Wegebau betreffenden Vorschriften erforderlich machten, in welcher Rücksicht aber die Provinz Sachsen anlangend gar nicht vorgearbeitet worden, in Betreff der Provinz Brandenburg aber das Material insoweit mangelhaft war, als es sich nicht um die Marken selbst handelte, wobei sich auch die letztgedachten Landestheile anbelangend Bedenken gegen die betr. Verhandlungen herausstellten. Die Provinzial-Stände der beiden genannten Provinzen hatten nämlich die ganze Angelegenheit aus dem provinziellen Standpunkte aufgefaßt.

Die Stände der Provinz Brandenburg und des Markgrafthums Nieder-Lausitz hatten den Grundsatz an die Spitze gestellt, daß rücksichtlich der Verpflichtung zum Wegebau das bisherige, durch besondere Rechtstitel oder Observanzen hergebrachte Verfahren auch ferner die Norm abgeben müsse und prinzipiell anzuwenden sei, subsidiarisch dagegen die (von ihnen revidirte und in wesentlichen Punkten modificirte) allgemeine Wege-Ordnung. Auf eine specielle Erörterung der bestehenden abweichenden provinziellen Gesetze hatten sie sich nicht eingelassen, sondern nur bemerkt, daß sie bei der Umarbeitung des Entwurfs alle provinziellen Verhältnisse berücksichtiget hätten.

Das K. Fin. Min. war mit Rücksicht hierauf der Ansicht, daß der inzwischen unter Berücksichtigung vieler Erinnerungen der Stände, umgearbeitete Entwurf der allgemeinen Wege-Ordnung[1]) nochmals dem (im Jahre 1843 zusammentretenden) Brandenburgischen Provinzial-Landtage zur anderweitigen Berathung mit der Andeutung vorzulegen sei, ihn in seiner neuen Fassung einer weiteren Prüfung und Begutachtung zu unterwerfen, indem der Antrag, alle bisherigen provinziellen Gesetze, Ordnungen und Observanzen ohne Unterschied für fortdauernd gültig zu erklären, dergestalt, daß sie prinzipiell und die allgemeine Wege-Ordnung nur subsidiarisch zur Anwendung zu bringen, nicht zulässig, da er mit dem nächsten Zwecke des Gesetzes nicht zu vereinigen sei; daß aber darauf eingegangen werden könne, von dem Gesetz-Entwurfe abweichende zusätzliche Vorschriften zu publiciren, falls solche zur Sicherstellung bestehender Rechte und in Berücksichtigung eigenthümlicher Bedürfnisse und Verhältnisse der Provinz für nöthig erachtet werden sollten.

Die Stände der Provinz Sachsen hatten sich entschieden gegen die Grundsätze des allgemeinen Gesetz-Entwurfs erklärt, indem sie der Ansicht waren, daß dadurch den Grundbesitzern ungerechtfertigter Weise neue und erschwerte Leistungen auferlegt würden, zu deren Uebernahme sie nicht verpflichtet seien. Sie hatten das Verlangen gestellt, nicht bloß dem Staate die Uebernahme der Unterhaltungslast der Wege anzusinnen, sondern auch daß alle bis dahin nach Provinzial-Verfassung zum Straßenbau zu leistenden Dienste und Hülfsgelder nicht fernerhin geleistet und erhoben werden möchten. Andernfalls hatten sie den betreffenden Landestheilen der Provinz die ihnen nach Provinzial-Gesetzen und Observanzen zustehenden desfallsigen Rechte und deren Darlegung vorbehalten.

Mit Rücksicht hierauf war das K. Fin. Min. der Ansicht, daß es nothwen-

---

[1]) Die Hauptgrundzüge und Motive dieses neuesten Entwurfs sind veröffentlicht worden in Nr. 88 der allg. Preuß. Staats-Zeitung, Jahrgang 1843.

dig sein werde, für diesen Landestheil von dem rücksichtlich aller übrigen zu befolgenden Plane abzuweichen und für ihn eine besondere Wege-Ordnung zu entwerfen, bei welcher das Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 für diejenigen Landestheile, in welchen dasselbe bisher zur Anwendung gelangt, die Grundlage zu bilden haben werde. Das K. Fin. Min. war indeß der Meinung, daß hierüber und zur Ermittelung und Zusammenstellung der bisher zur Anwendung gebrachten und fernerhin beizubehaltenden Normen der Sächsische Provinzial-Landtag nochmals gehört werden müsse, und das es zweckmäßig sei, die erwähnte Zusammenstellung einer Deputation desselben unter Zuziehung von Beamten zu übertragen.

Was dagegen

b) die übrigen sechs Provinzen (Preußen, Pommern, Posen, Schlesien, Westphalen und die Rheinprovinz) anbelangt, so ging das K. Fin. Min. davon aus, daß keiner der Landtage dieser Provinzen dem Erlaß des allgemeinen Gesetzes widersprochen hatte und daß von demselben nicht verlangt worden war, das herkömmliche und bestehende Verhältniß unbedingt aufrecht zu erhalten. Das K. Min. war daher der Ansicht, daß in Betreff der erwähnten Provinzen die Angelegenheit vollständig zur Endentscheidung vorbereitet sei und überreichte dem Staats-Min. die demzufolge für diese Provinzen erforderlich scheinenden provinziellen Zusätze zur allgemeinen Wege-Ordnung, unter Beifügung motivirender Denkschriften zur weiteren Berathung.

Auf diese Vorschläge ist von dem Staats-Min. demnächst auch im Wesentlichen eingegangen worden. In der Sitzung v. 21. Febr. 1843 beschloß dasselbe:

a) von dem Landtage der Provinz Brandenburg ein anderweitiges Gutachten nach den Vorschlägen des Fin. Min. zu erfordern;

b) den Landtag der Provinz Sachsen zu veranlassen, sich zu äußern, ob der neuerdings umgearbeitete Entwurf den Bedürfnissen und besonderen Verhältnissen der Provinz entspreche, oder ob Zusätze zu diesem Behufe erforderlich. Da es indeß an der hierfür nothwendigen Grundlage fehle, so seien Deputirte zu erwählen, um in Verbindung mit den zu ernennenden Beamten die bestehende Verfassung jedes der verschiedenen Landestheile der Provinz zu ermitteln, die allgemeinen und besondern, den Wegebau betreff. V. zu prüfen und festzustellen, welche Bestimmungen derselben noch in anerkannter Gültigkeit stehen.

In diesem Sinne wurden die erforderlichen Propositions-Dekrete unter Allerh. Genehmigung erlassen, und den betreff. Provinzial-Landtagen zur Erledigung mitgetheilt.

Bezüglich der sechs übrigen Provinzen trat das Staats-Min. der Ansicht des Fin. Min. unbedingt bei.

Der Brandenburgische Provinzial-Landtag erklärte sich hierauf in seiner Majorität gegen die wichtigsten Bestimmungen des Entwurfs und erklärte insbesondere, daß ein Bedürfniß desselben für die Provinz nicht anerkannt werden könne[1]).

Auch von dem Sächsischen Provinzial-Landtage wurden gegen den neuen Gesetzentwurf durchgreifende Erinnerungen aufgestellt, und die Majorität entschied sich dafür, die Suspension der Einführung des Gesetzes für das Herzogthum Sachsen und in Betreff der übrigen Landestheile der Provinz zwar die Einführung zu beantragen, jedoch nur unter Mitwirkung einer besonderen

---

[1]) Vergl. das Nähere hierüber in dem Ber. in der allg. Preuß. Staats-Zeitung, Jahrgang 1843 Nr. 117.

ständischen Kommission zur vorherigen Ermittelung der dem Fiskus faktisch obliegenden Verbindlichkeit des Baues und der Unterhaltung der Landstraßen[1]).

Die nach der vorstehenden aktenmäßigen Darstellung seit dem Jahre 1820 begonnenen, gründlichen und umfangreichen Arbeiten zur Emanation einer, von Seiten der K. Staats-Reg. als dringendes Bedürfniß anerkannten, allgemeinen Wege-Ordnung haben bis jetzt kein praktisches Resultat geliefert. Sie haben das Stadium der Berathung im Staatsrathe nicht zu überschreiten vermocht, und gewähren einen klaren Beweis für die unüberwindlichen Schwierigkeiten, welche die kleinlichen Sonderinteressen der einzelnen Provinzen und ihrer ständischen Vertretung den wohlmeinendsten und für das allgemeine Wohl des Landes förderlichsten Bestrebungen der Staats-Reg. auf dem Wege der Gesetzgebung erfolgreich entgegenzustellen vermocht haben. Der lange Zeitraum von 32 Jahren ist zu kurz gewesen, um einem allgemein gefühlten Bedürfnisse des Landes Rechnung zu tragen!

Erste Unter-Abtheilung.

Allgemeine Gesetzgebung und allgemeine Verwaltungs-Vorschriften in Betreff der nicht chaussirten öffentlichen Wege.

Vorbemerkung.

Die allgemeinen gesetzlichen und administrativen Bestimmungen über die nicht kunstmäßig gebauten und unterhaltenen öffentl. Wege zerfallen in sieben Kategorien, nämlich:

1) von den Rechten und Pflichten in Betreff der öffentl. Wege,

2) die technischen Vorschriften über den Bau und die Unterhaltung derselben,

3) die Vorschriften bezüglich der Baumpflanzungen,

4) die Bestimmungen über Berücksichtigung der Regulirung der öffentl. Wege bei Gemeinheitstheilungen und gutsherrlich-bäuerlichen Auseinandersetzungen,

5) die Vorschriften, welche sich auf die Kompetenz der Verwaltungs- und Justiz-Behörden in Wege-Sachen beziehen,

6) die Gesetzgebung betreffend die Sicherheits- und Ordnungs-polizei in Bezug auf die nicht chaussirten Wege, endlich

7) von den Kommunikations-Abgaben auf nicht chaussirten Wegen.

Hiernach rechtfertiget sich für die Darstellung die Eintheilung in die sieben nachfolgenden Abschnitte.

Erster Abschnitt.

Von den Rechten und Pflichten in Betreff der nicht chaussirten öffentlichen Wege.

Die öffentlichen Wege, — im Gegensatze der Privatwege[2]) zerfallen in zwei Haupt-Kathegorien, nämlich:

1) die Land- oder Heerstraßen, das heißt solche Wege, welche bedeutende Punkte des Staats mit einander und mit dem Auslande verbinden und gewissermaaßen die Grundlinien bilden, auf welchen sich der Hauptverkehr zu Lande bewegt und von welchen er sich nach allen Seiten hin verbreitet, und

---

[1]) Vergl. das Nähere hierüber in dem Ber. in der allg. Preuß. Staats-Zeitung, Jahrgang 1843 Nr. 125.

[2]) Vergl. die Einleitung S. 2.

2) die gemeinen oder öffentlichen Gemeinde-Wege, das heißt solche, die nur dazu dienen, den Verkehr der minder bedeutenden Punkte unter sich und mit den vorbezeichneten Hauptwegen zu unterhalten.

Jene — die Land- oder Heerstraßen — haben ein Interesse für den ganzen Staat, welchem daher auch die Fürsorge für dieselben hauptsächlich gebührt; wogegen diese — die Gemeindewege — zunächst den einzelnen Gemeinden zum Nutzen dienen, welchen deshalb auch vorzugsweise die Unterhaltung derselben obliegt.

Das gemeine Deutsche Recht unterscheidet bereits in dieser Weise, indem es den Grund der Eintheilung der verschiedenen Wegearten nicht von deren Zwecke, sondern von dem Eigenthume und der damit zusammenhängenden Verpflichtung zur Unterhaltung entnimmt, und deshalb alle Wege in Land- oder Heerstraßen, Gemeindewege und Privatwege eintheilt.

Die ersteren werden für zum Staats-Eigenthum gehörig angesehen und es wird angenommen, daß ihre Anlegung und Unterhaltung eine gemeine Landeslast sei, wogegen die zu Landesfrohnden verpflichteten Unterthanen die hierzu erforderlichen Hand- und Spanndienste unentgeldlich zu leisten haben.

Die zweiten werden als ein Gemeindegut betrachtet und ihre Anlegung und Unterhaltung ist eine Gemeindelast.

Endlich die letzteren gehören zum Privatvermögen und sind der freien Verfügung der einzelnen Interressenten unterworfen [1]).

Das Allgem. Landrecht hat sich im Wesentlichen diesen Grundsätzen des gemeinen Rechts angeschlossen, und handelt von den Land- oder Heerstraßen im ersten Abschn. des Tit. 15 Thl. II, von den Gemeindewegen in den §. 37 Nr. 1 und §§. 38—43 Tit. 7 Thl. II, und von den Privatwegen in den §§. 63—79 Tit. 22. Thl. I., wobei indeß zu bemerken ist, daß in den angeführten §§. des Tit. 7. Thl. II. nur von den Gemeindewegen auf den Dorfs-Feldmarken die Rede ist, wogegen das A. L. R. über die Gemeindewege auf den städtischen Feldmarken und über die Kommunikationswege auf den Rittergütern, die nicht im Gemeindeverbande stehen, gar keine Vorschriften enthält.

Den erwähnten beiden Hauptgattungen der öffentl. Wege schließt sich eine dritte an, nämlich die öffentl. Fußwege. Das A. L. R. erwähnt derselben nur bei den Grundgerechtigkeiten in Thl. I. Tit. 22. §§. 63 und 64.

Die betr. Gesetzgebung ist hiernach in drei Kapiteln darzustellen, nämlich:

1) von den Land- oder Heerstraßen,
2) von den öffentl. Gemeindewegen, und
3) von den öffentl. Fußwegen.

Erstes Kapitel.
Von den Land- oder Heerstraßen.

I. Begriff von Land- oder Heerstraßen.

Das A. L.-R. stellt im §. 1 Tit. 15 Thl. II. folgende Definition auf:

Wege, die von einer Grenze des Landes zu einer andern, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamte, entweder zu einem andern, oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt.

Allein diese Begriffsbestimmung hat nicht nur eine ganz unangemessene Ausdehnung, sondern sie ist auch in anderen Rücksichten mangelhaft. Denn:

---

[1]) Vergl. über diese Grundsätze Runde's Grundsätze des deutschen Privatrechts, §§. 124—127, und Eichhorn's Handbuch des deutschen Privatrechts, §§. 270 ff.

a) Wege, welche vorspringende Landestheile in der Nähe des Auslandes durchschneiden und hier von einer Landesgrenze zur andern gehen, sind öfters bloße Nebenwege.

b) Die Verbindungswege zwischen kleine Landstädten sind meistens nicht bedeutender, als die zwischen Dörfern.

c) Von Wegen zwischen zweien Zollämtern kann nach der gegenwärtigen Verfassung, wo alle diese Aemter sich auf der Landesgrenze befinden, keine Rede mehr sein, da sie bloß die Endpunkte der aus dem Innern kommenden Wege bilden.

Die Wege, welche von einem Postamte zu einem andern gehen, sind unbedenklich für Landstraßen anzusehen, wenn man das Wort „Postamt" im engeren Sinne nimmt; denn die Verbindungswege zwischen Post-Expeditionen, von denen häufig nur Postboten abgefertiget werden, können nicht immer Landstraßen sein.

d) Die Wege von einer Stadt zu einem Hauptstrome oder Meeresufer sind nicht selten bloße Nebenwege.

Diese Mängel der landrechtlichen Begriffsbestimmung haben bei den Erörterungen und Verhandlungen über eine allgemeine Wege-Ordnung Berücksichtigung gefunden. Bereits die durch den Staatsministerial-Beschluß v. 29. Nov. 1820 bestellte besondere Kommission zur Berathung und Entwerfung einer allgemeinen Wege-Ordnung hatte, die Unhaltbarkeit der Definition des A. L. R. erkennend, an deren Stelle folgende vorgeschlagen:

Diejenigen öffentl. Wege, durch welche die gewöhnliche und hauptsächliche Verbindung zu Lande zwischen den verschiedenen Handelsstädten, Hauptstädten und andern größeren Städten, sowohl des In- als Auslandes, unter einander bewirkt wird, werden Landstraßen genannt.

Allein auch diese Definition entbehrt der nöthigen Präcision, da die Begriffe von Handels- und größeren Städten, worauf sie beruhet, nicht feststehen und sehr relativ sind.

Bei der Revision des A. L. R. wurde daher erneuert der Versuch gemacht, einen anderweitigen Ausweg zu finden. Der Revisor beantragte folgende Bestimmungen:

§. I. Jeder befahrene Weg, welcher zur freien Kommunikation des Publikums dient, ist ein öffentl. Weg.

§. II. Diejenigen öffentl. Wege, durch welche die gewöhnliche und hauptsächliche Verbindung
1) der Hauptstadt der Monarchie mit den Hauptorten der Reg. Bezirke, und
2) des Hauptortes eines Reg. Bezirkes mit jenen der angrenzenden Reg. Bezirke, so wie mit den Kreisstädten und Festungen des nämlichen Bezirkes

bewirkt wird, werden Landstraßen genannt.

§. III. Als solche sind gleichfalls diejenigen öffentl. Wege anzusehen, welche von der Landesgrenze über ein Haupt-Zollamt oder über ein Neben-Zollamt erster Klasse unmittelbar zu einem Orte hinführen, von welchem eine Landstraße (§. II) weiter nach dem Innern des Landes geht.

§. IV. Außerdem hat ein öffentl. Weg die Eigenschaft einer Landstraße nur dann, wenn ihm dieselbe durch eine besondere landesherrliche V. beigelegt worden ist.

Allein der den Provinzial-Landtagen vorgelegte umgearbeitete Entwurf einer allgemeinen Wege-Ordnung hat auch diese Vorschläge nicht für passend erachtet, sondern einfach folgende Bestimmungen aufgenommen:

§. 4. Die öffentl. Fahrwege sind entweder Landstraßen, oder gemeine Wege, oder Nachbar-Wege.

§. 5. Die Landstraßen dienen zur Unterhaltung der Hauptverbindungen zu Lande und werden durch landesherrliche V. für jede Provinz bestimmt.

Ueber die Mängel der landrechtlichen Definiton vergl. auch den Aufsatz von Reinhard (O. L. G. Ass.) in Sommer's neuen Archiv für Preuß. Recht 2c., Bd. 11 S. 43 ff.

II. Rechte des Staats in Ansehung der Land- oder Heerstraßen.

A. Das gemeine deutsche Recht stellt den Grundsatz der Regalität der Land- und Heerstraßen auf und begreift hierunter auch das Recht, zur Unterhaltung derselben Wegegelder zu erheben, sowie das Geleits-Recht, nicht aber die eigentliche Zollgerechtigkeit. In dem ersten Abschn. des Tit. 15. Thl. II. des A. L. R. ist das Wege-Regal fast ganz nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts festgestellt; das Geleitsrecht, welches nur im Mittelalter eine Bedeutung hatte, ist indeß fortgelassen worden.

Der §. 21 des A. L. R. Thl. II. Tit. 14 erklärt (unter Verweisung auf die Vorschriften des Tit. 15 Abschn. I) die Land- und Heerstraßen für ein gemeines Eigenthum des Staates, unter welchem Ausdrucke hier ein allgemein durch das G. vorbehaltenes Eigenthum zu verstehen ist, dessen Bedeutung die nämliche ist, wie jene des dem Staate an gewissen herrenlosen Sachen und an erblosen Verlassenschaften gebührenden Eigenthums, so daß sie sich also nicht von dem Begriffe des gewöhnlichen Eigenthums unterscheidet. Dieser geht indeß weiter, als es bei Landstraßen und anderen öffentl. Wegen der Fall ist, da das Merkmal der Ausschließlichkeit, welches in jenem enthalten ist, bei Gegenständen, die wesentlich zum Gebrauche des Publikums bestimmt sind, nicht ganz zutrifft. Dem Staate kann nur die Proprietät an dem Grunde und Boden der Landstraßen gebühren, da das Benutzungsrecht in der Hauptsache davon getrennt ist und dem Publikum (cuivis ex populo) zusteht; nur die besonderen Vortheile, welche die Landstraßen neben jenem usus publicus gewähren könne, gehören dem Staate an. Diese Vortheile fließen, als niedere Regalien, dem Fiskus zu; der Grund und Boden der Landstraßen ist aber nicht als eine res fisci oder Domaine anzusehen[1]); er ist ein nicht in einem besonderen Eigenthume stehendes Stück des Staaatsgebietes, und von diesem unzertrennlich.

B. Das A. L. R. giebt in den §§. 2—10 Tit. 15 Thl. II. eine Zusammenstellung der Rechte des Staats in Ansehung der Land- oder Heerstraßen. Diese Bestimmungen sind folgende:

1) Recht des Staats zur freien Verfügung über solche Straßen.

§. 2. Ohne besondere Erlaubniß des Staats darf sich Niemand eine Verfügung über solche Straßen anmaßen.

§. 3. Auch alsdann nicht, wenn die Verfügung an sich dem Gebrauche der Straße für die Reisenden unschädlich wäre.

2) Recht des Staats zur beliebigen Veränderung und Verlegung solcher Straßen. (Expropriationsrecht)[2]).

§. 4. Der Staat hingegen ist berechtigt, die Land- und Heerstraßen, so wie er es zum gemeinen Besten dienlich findet, zu verändern und zu verlegen.

§. 5. Doch muß er alsdann die Eigenthümer der Grundstücke, über welche die verlegte Straße geht, entschädigen.

§. 6. Wird durch Verlegung einer Straße, die nicht aus unvermeidlicher Nothwendigkeit vorgenommen worden, einem Privatbesitzer ein nutzbares Recht, welches ihm ausdrücklich in Beziehung auf diese Straße vom Staate verliehen war, ganz entzogen, oder beträchtlich geschmälert; so findet wegen seiner Entschädigung eben das Statt, was wegen Aufhebung der Privilegien verordnet ist. (Einleit. §§. 74, 75.)

In dieser Beziehung disponirt ferner das A. L. R. Thl. I. Tit. 11, §. 5 und §§. 8—11:

§. 5. Zur Anlegung oder Verbreitung einer öffentl. Landstraße können die Besitzer

---

[1]) Dies ergiebt sich daraus, daß man die besonderen Nutzungen der Landstraßen, unter dem Titel von Regalien (§. 8 A. L. R. II. 15), dem Fiskus speciell vorbehalten hat. Wäre der Grund und Boden der Landstraßen als res fisci oder als eine Domaine betrachtet worden, so hätte es jenes speciellen Vorbehalts nicht bedurft.

[2]) Vergl. Abth. I. (von den Eisenbahnen) Unter-Abthl. II. Abschn. 2 Kap. 1 Tit. 3 (von dem Expropriationsrechte der Eisenbahn-Gesellschaften) oben S. 44 ff.

der angränzenden Grundstücke so viel davon, als zu diesem Behufe erfordert wird, dem Staate käuflich zu überlassen gezwungen werden.

§. 8. In allen Fällen eines durch die G. begründeten nothwendigen Verkaufs muß, wenn über den Preis kein Einverständniß Statt findet, derselbe nach dem Ermessen vereideter Taxatoren bestimmt werden.

§. 9. Bei dieser Bestimmung ist nicht bloß auf den gemeinen, sondern auch auf den außerordentlichen Werth Rücksicht zu nehmen.

§. 10. Ob der Fall der Nothwendigkeit des Verkaufs zum gemeinen Wohl vorhanden sei, bleibt der Beurtheilung und Entscheidung des Oberhaupts des Staates vorbehalten.

§. 11. Ueber die Bestimmung des Preises aber soll dem bisherigen Eigenthümer rechtliches Gehör nicht versagt werden.

Zu diesen Bestimmungen sind nachstehende Erläuterungen zu bemerken:

a) Ein Erkenntn. II. Inst. (Gerichtshof und Datum constiren nicht) nimmt an, daß der Staat zwar nach §. 4 A. L. R. II. 15 eine Landstraße verlegen könne, daß aber hieraus keinesweges folge, wie er die frühere Landstraße verlassen und sich durch diese Dereliktion von seiner Verpflichtung befreien könne, die frühere Landstraße, welche als Weg fortdauern solle, zu unterhalten. Vielmehr bleibe er so lange im Besitze und in dieser Verpflichtung (§. 30 A. L. R. I. 19), als er den Weg nicht an diejenigen übergebe, auf die jene Pflicht der Unterhaltung übergehen solle. (Jurist. Zeitung 1834 S. 323.)

b) Zu §§. 4—6 A. L. R. II 15.

α) Das R. des K. Just. Min. v. 23. Sept. 1837, bemerkt, daß in der letzten Zeile des §. 6 a. a. O. statt der §§. 74 und 75 Einl. zu lesen sei: §§. 70 und 71 Einl. (v. K. Jahrb. Bd. 50. S. 469.)

β) Das Geh. Ob. Trib hat (in dem Erk. v. 23. Jan. 1841 angenommen, daß wenn einem Privatbesitzer ein nutzbares Recht, welches ihm ausdrücklich in Beziehung auf eine Landstraße vom Staate verliehen war, z. B. die Zollgerechtigkeit, dadurch ganz entzogen oder beträchtlich geschmälert wird, daß der Staat, unter Beibehaltung der älteren Straße in der Richtung derselben eine neue Straße anlegen läßt, der Berechtigte keinen Anspruch auf Entschädigung habe, weil der §. 6 A. L. R. II. 15 hier nicht anwendbar, wo eine Verlegung der Straße nicht stattgefunden, sondern mit Beibehaltung der früheren eine zweite dazu gebaut worden. (Entsch. Bd. 6. S. 306.)

γ) C. R. des K. Min. für H., G. und öffentl. A. (v. Pommer-Esche) v. 8. Aug. 1850 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich derjenigen zu Arnsberg, Trier, Aachen und Köln, betr. die Entschädigungs-Ansprüche für die durch vorgenommene Erhöhungen oder andere Veränderungen des Straßenbettes den benachbarten Grundbesitzern erwachsenden Nachtheile.

In einer Prozeßsache des N. zu N. wider den Wegebaufiskus ist die Frage, ob der Letztere für die, durch vorgenommene Erhöhungen oder andere Veränderungen des Straßenbettes den benachbarten Grundbesitzern erwachsenden Nachtheile Entschädigung zu leisten habe, zur Erörterung gekommen und von dem K. Appellationsgerichte zu N. zu Gunsten des Fiskus entschieden worden. In der Anl. (a.) empfängt die K. Reg. Abschrift des desfallsigen Erkenntnisses, um von der darin enthaltenen Rechtsausführung, welche von dem unterz. Min. als die richtige angesehen wird, Kenntniß zu nehmen, und dieselbe bei eintretenden Streitsachen dieser Art zur Widerlegung der erhobenen Entschädigungs-Ansprüche zu benutzen.

Anl. a.

In Sachen des N. zu N., Klägers und Appellanten, wider den K. Wegebau-Fiskus, vertreten durch die K. Reg. in N., Verklagten und Appellanten,

hat die erste Abth. des Civil-Senats des K. Appellationsgerichts zu N. in der Sitzung v. 6. April 1850 ꝛc.

für Recht erkannt:

daß das Erkenntniß der ersten Abth. des K. Kreisgerichts zu N. v. 16. Nov. v. J., lediglich zu bestätigen sei.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Kläger ist Besitzer und Eigenthümer eines zu N. belegenen Hauses. Er betreibt in demselben Land- und Gastwirthschaft. In den 1820ger Jahren wurde, so behauptet Kläger, in dem Dorfe N. ein neuer Polizeiweg angelegt und diesem Hause vorbeigeführt. Der Polizeiweg soll um 1½ Fuß höher, als die frühere Dorfstraße gelegt und hierdurch die Tenne des Hauses bei Regen- und Thauwetter dem Wasserzudrange ausgesetzt worden sein. Der Vater des Klägers, welcher damals noch Besitzer des Hauses war, habe aber diesem Uebelstande durch Erhöhung der Tenne abgeholfen. Im Jahre 1838 oder 1839 habe jedoch der K. Wegebaufiskus den erwähnten Polizeiweg in eine Chaussee umgewandelt. Er habe bei dieser Gelegenheit dem frühern Polizeiweg nicht allein eine größere Breite gegeben und die Chaussee unmittelbar an dem Hause des Klägers vorbeigeführt, sondern auch dieselbe 3 bis 4 Fuß höher als das Haus, und 1½ Fuß höher, als die Schwellen des in der Nähe des Hauses befindlichen, jedoch nicht unmittelbar die Chaussee berührenden Stalles des Klägers angelegt. Hierdurch seien für Haus und Nebengebäude folgende Nachtheile herbeigeführt:

Bei Regen- und Thauwetter bringe das Wasser von der Chaussee her auf die Tenne, in die Keller und die untere Stube des Hauses, sowie in die untern Räume des Stalles. Haus und Nebengebäude seien deshalb nicht allein feucht, sondern auch das nach der Chausseeseite hin angebrachte Holzwerk bereits von der Fäulniß ergriffen. Die Ab- und Zufuhr zum Hause und Stalle sei durch die Erhöhung der Chaussee erschwert und hierdurch nicht allein der Gebrauch der Gebäude zu ökonomischen Zwecken benachtheiligt, sondern auch der Gastwirthschaft die Kundschaft entzogen, indem Frachtfuhrleute wegen der gerügten Uebelstände nicht mehr anzuhalten und einzukehren pflegten. Der K. Wegebau-Fiskus wird als Urheber aller dieser Nachtheile klagend in Anspruch genommen und ist darauf angetragen, denselben zu verurtheilen, die durch die Chausseeanlage für Haus und Stallgebäude herbeigeführten Mißstände entweder zu beseitigen, oder, falls dieses nicht möglich, den dadurch für Kläger erwachsenen, in separato näher zu liquidirenden Schaden zu erstatten.

Der verklagte Wegebau-Fiskus hat nur zugegeben, daß bei Anlage des Polizeiweges eine Erhöhung der alten Dorfstraße stattgefunden, und daß auch die Anlage der Chaussee eine Aufschüttung vor dem Hause des Klägers nöthig gemacht habe, daß hierdurch die Zufuhr zu dem Hause des Klägers etwas schwieriger geworden sei, und auch beim hohen Wasserstande Wasser auf die Tenne des Klägers bringe. Er hält dessen ungeachtet die Klage nicht begründet. Der Vater des Klägers habe nämlich, als die Chaussee hinter seinem Hause her und durch seine eigene Wiese habe geführt werden sollen, gebeten, daß die Chaussee vor seinem Hause vorbei angelegt werde. Er habe dieses für Oekonomie und Gewerbebetrieb vortheilhafter erachtet, und als man auf sein Ansuchen eingegangen sei, habe er es geschehen lassen, daß vor seinen Augen die Chaussee in ihrer jetzigen Breite und Erhöhung gebaut worden sei. Aber auch hiervon abgesehen, so habe sich der Wegebau-Fiskus bei Anlage der Chaussee nur in den Grenzen seines Rechtsgebiets und innerhalb der gesetzlichen Schranken gehalten und dürfe deshalb für den dem Kläger hieraus entstandenen Nachtheil nicht verantwortlich sein. Endlich stehe der Klage auf Grund der Bestimmungen im §. 54 Thl. I. Tit. 6 des A. L. R. und des §. 1 der Dekl. v. 31. März 1838 die Einrede der Verjährung entgegen.

Die erste Abth. des hiesigen K. Kreisgerichts hat hierauf, ohne irgend einen Beweis zu erheben, den Kläger mittelst Erk. v. 16. Nov. 1849, mit der erhobenen Klage zurückgewiesen, indem ausgeführt wird, daß der verklagte Wegebau-Fiskus als Eigenthümer der Chaussee-Fläche sich seines Rechts bedient und somit den Kläger nicht beschädigt habe, im Uebrigen auch die Einrede der Verjährung begründet sei.

Kläger hat appellirt. Er hält sich beschwert, daß die Klage ohne Beweisaufnahme zurückgewiesen sei. Er führt aus, daß sich Verklagter nicht in den Grenzen seines Rechts gehalten habe, da er verpflichtet gewesen sei, bei Anlage der Chaussee 3 Fuß vom Hause des Klägers entfernt zu bleiben. Dieses sei aber nicht geschehen, wie bereits in der Klage gesagt worden sei. Eben so wenig sei die Einrede der Verjährung begründet. Denn es sei nicht auf Schadenersatz, sondern auf Beseitigung der durch die Chaussee-Anlage herbeigeführten Nachtheile geklagt. Erst dann, wenn Fiskus erkläre, diese Uebelstände nicht beseitigen zu können, beginne die dreijährige Verjährung ihren Lauf. Die Klagebitte auf Schadensersatz sei nur eine eventuelle. Auch habe man klagender Seits bei Anlage der Chaussee die Uebelstände für Haus und Nebengebäude nicht übersehen, noch weniger aber voraus bestimmen können, daß die Frachtfuhrleute künftig die Wirthschaft des Klägers meiden würden. Hiervon habe man erst in der neuern Zeit und innerhalb der letzten drei Jahre Kenntniß erlangt. Der Gegenbeweis habe dem verklagten Wegebau-Fiskus obgelegen, und da ein solcher nicht angetreten, so cessire auch aus diesem Grunde die Einrede

der Verjährung. Es ist beantragt, die angetretenen Beweise zu erheben und die Entscheidung, unter Verwerfung der Einrede der Verjährung an den ersten Richter zurückzuweisen.

Appellant hat um Bestätigung des ersten Erkenntnisses gebeten. Er hält beide Entscheidungsgründe des ersten Richters, namentlich die Einrede der Verjährung für vollkommen gerechtfertigt. Wenn Kläger jetzt darauf hinweise, daß die Chaussee nicht in der gesetzlichen Entfernung vom Hause des Klägers angelegt sei, so treffe dieser Umstand nicht das Stallgebäude, welches von der Chaussee weiter entfernt liege. Auch habe Fiskus, den frühern Polizeiweg, welcher ebenfalls nahe beim Hause des Klägers vorbeiführt, nur erhöhet, nicht erweitert. Kläger sage aber selbst, daß ihn schon die Erhöhung des Polizeiweges benachtheiligt habe, und verlange dessen ungeachtet allen Schaden vom Fiskus ersetzt, wiewohl dieser bei Anlage des Polizeiweges gar nicht mitgewirkt habe. Auch sei die Klage gar nicht auf die Behauptung gestützt, daß die Chaussee unmittelbar am Hause des Klägers vorbeigeführt sei. Dieses werde nur beiläufig erwähnt und gar nicht ausgeführt, in welcher Verbindung die zu große Nähe der Chaussee mit den gerügten Nachtheilen stehe.

Die Bestätigung des ersten Erk. mußte unbedenklich erfolgen. Die Anlage der Chaussee, wodurch Kläger als Land- und Gastwirth beschädigt sein will, hat bereits gegen Ende der 1830ger Jahre stattgefunden. Kläger, resp. dessen Vorbesitzer, konnte darüber keinen Augenblick im Zweifel bleiben, welchen nachtheiligen Einfluß die erhöhete Lage der Chaussee auf sein Haus und seine Wirthschaftsgebäude äußern würde. Er konnte dieses um so weniger, als der Chaussee-Anlage und an der Stelle der Chaussee bereits in den 1820ger Jahren die Anlage eines Polizeiweges vorangegangen und durch dessen Lage veranlaßt war, daß bei Thau- und Regenwetter das Wasser auf die Tenne des Hauses drang. In der Zwischenzeit bis zur Anstellung der Klage sind über 10 Jahre verflossen. Wenn die Chaussee durch ihre hohe Lage wirklich diejenigen Nachtheile für das Haus des Klägers, worüber dieser klagt, herbeigeführt hat, so mußten diese gleich in den ersten Jahren nach der Chaussee-Anlage offenkundig werden, und am allerersten zur Kenntniß des Klägers gelangen. Kläger steht mit dem K. Wegebau-Fiskus nicht in Kontraktsverhältnissen. Er mußte deshalb nach Vorschrift des A. L. R. Th. I. Tit. 6 §. 54 den erlittenen Schaden innerhalb dreier Jahre, nachdem das Dasein und der Urheber desselben zu seiner Wissenschaft gelangt war, gerichtlich einklagen. Er hat dieses nicht gethan, und somit nach der allegirten Bestimmung sein Recht zur Klage verloren. Dekl. v. 31. März 1838 §. 1. — Auch abgesehen von der begründeten Einrede der Verjährung war die erhobene Klage unbegründet. Der K. Wegebau-Fiskus hat die Chaussee auf seinem Eigenthume erbaut.

Rechtmäßig und erlaubt ist aber jeder Gebrauch des Eigenthums, wodurch weder wohlerworbene Rechte verletzt, noch die in den G. vorgeschriebenen Schranken überschritten werden. Qui jure suo utitur, neminem laedit. Zwar hat Kläger behauptet, das Verklagter von seinem Eigenthume nicht in dem gesetzlichen Raume entfernt geblieben sei. Allein hierauf ist der erhobene Entschädigungs-Anspruch nicht gegründet. Vielmehr dient diesem lediglich die Behauptung zur Grundlage, daß die Chaussee breiter und höher angelegt sei, als der frühere Polizeiweg, und gerade durch diese Konstr. derselben die gerügten Nachtheile herbeigeführt sein. Was die nicht beachtete gesetzliche Entfernung vom Eigenthum des Klägers betrifft, so würde diese, wenn sie begründet, einen ganz andern, als den erhobenen Anspruch des Klägers rechtfertigen.

Aus diesen Gründen konnte nur, wie geschehen, erkannt werden.

Urkundlich 2c. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1850 S. 259 Nr. 348.)

δ) Plenar-Beschluß des K. Ober-Trib. v. 1. Juli 1850 betr. die Verpflichtung des Staats zur Entschädigung wegen der im öffentl. Interesse bewirkten Anlagen.

Aus §. 75. der Einleitung zum A. L. R. ist der Staat zum Ersatze des Schadens, welcher den Einzelnen durch eine zum Gemeinwohle bestimmte Einrichtung verursacht worden, nicht in allen durch besondere Gesetze nicht ausgeschlossenen Fällen, namentlich dann nicht verpflichtet, wenn die Befugniß zur Anlage schon aus den §§. 36—38. Tit. 6. und §§. 26—28. Tit. 8. Thl. I. des A. L. R. hergeleitet werden kann.

Sitzungs-Protokoll[1]).

Beim dritten Senate des Ob. Trib. hat sich über die Auslegung der §§. 74. und 75. der Einl. zum A. L. R. betr. die Pflicht des Staats zur Entschädigung für die Aufopferung

[1]) Die hier in Bezug genommenen §§. des A. L. R. lauten dahin:
Einleitung zum A. L. R.
§. 74. Einzelne Rechte und Vortheile der Mitglieder des Staats müssen den Rechten und Pflichten zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohls, wenn zwischen beiden ein wirklicher Widerspruch (Kollision) eintritt, nachstehen.

besonderer Rechte und Vortheile zum Wohle des gemeinen Wesens, eine Verschiedenheit der Ansichten ergeben. In früheren Entscheidungen fand der Senat den Rechtsgrundsatz ausgesprochen, daß für die Vermögensverluste und Nachtheile, die Jemand durch eine zur Beförderung des Gemeinwohls getroffene Anstalt erleidet, in allen Fällen Entschädigung gewährt werden müsse. In einem jetzt zur Entscheidung vorliegenden Rechtsstreite hat der Senat angenommen, daß der Anspruch auf Entschädigung nicht in allen Fällen zuläßig sei, der §. 75. a. a. O. vielmehr außer Anwendung bleiben müsse, wenn Fiskus, oder der, welcher von ihm zu der Anlage ermächtigt worden, dazu schon auf Grund der §§. 36. bis 38. Tit. 6. und §§. 26. bis 28. Tit. 8. Thl. I. des A. L. R. für befugt zu achten ist, insofern nicht aus besonderen Gesetzen oder Verhältnissen auch in diesem Falle der Anspruch hergeleitet werden kann. Es ist daher die Abfassung des Urtels dem Plenum des Kollegiums überlassen worden, und die Rechtsfrage zur Plenarberathung gestellt:

> Muß auf Grund des §. 75. der Einleitung zum A. L. R. in allen durch besondere Gesetze nicht ausgeschlossenen Fällen, in welchen Jemand durch eine im öffentlichen Interesse bewirkte Anlage einen Schaden erleidet, Entschädigung gewährt werden?

oder muß vielmehr der §. 75. außer Anwendung bleiben, wenn die Befugniß zur Anlage schon aus den §§. 36. bis 38. Tit. 6. und §§. 26. bis 28. Tit. 8. Thl. I. des A. L. R. herzuleiten ist?

Beide Referenten hatten sich der neueren, in der letzten Alternative enthaltenen Ansichts des Senats angeschlossen.

Aus ihren Vorträgen ist Folgendes zu bemerken:

Die §§. 74. und 75. der Einleitung zum A. L. R. handeln von den Rechten und Pflichten der Mitglieder des Staats, diesem letzteren gegenüber. Einzelne Rechte und Vortheile der ersteren sollen den Rechten und Pflichten zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohles im Kollisionsfalle nachstehen, wogegen der Staat zur Entschädigung für dergleichen Aufopferungen verpflichtet ist. Ein ganz anderer Fall liegt vor, wenn Fiskus als Grundbesitzer handelt, und von seinen Eigenthums-Rechten erlaubten Gebrauch macht. Letztere sind nicht mehr beschränkt, als die anderer Privatbesitzer; Fiskus als solcher kann aber auch nicht in den Fall kommen, solche Anordnungen zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohles zu treffen, welche eine Kollision mit den besonderen Rechten und Vortheilen der Einzelnen veranlassen. Diese Befugniß ist vielmehr ein Hoheitsrecht des Staatsoberhauptes, welches er entweder selbst oder durch seine Beauftragten ausübt.

Es ist dabei der Fall einer Expropriation im engern oder weitern Sinne vorausgesetzt, und das eintretende unwiderstehliche Recht des Staats ist die Veranlassung eines Verlustes oder einer Einschränkung des Rechts des Einzelnen, welche sonst nur vermöge des Erwerbes des verlorenen Rechts, durch einen besonderen privatrechtlichen Erwerbstitel hätten herbeigeführt werden können (vergl. die §§. 29. ff. und 105. Tit. 8., §§. 258. ff. Tit. 9., §§. 4 ff. Tit. 11., Thl. I. §§ 112. ff. Tit. 16. Thl. II. des A. L. R., und wegen der Landstraßen, auf welche sich der jetzt vorliegende Rechtsstreit insbesondere bezieht, die §§. 4. ff. und 18. ff. Tit. 15. Thl. II. daselbst, die Allerh. Ordre v. 11. Juni 1825

---

§. 75. Dagegen ist der Staat denjenigen, welcher seine besonderen Rechte und Vortheile dem Wohle des gemeinen Wesens aufzuopfern genöthigt wird, zu entschädigen gehalten.

Thl. I. Tit. 6.

§. 36. Wer sich seines Rechts innerhalb der gehörigen Schranken bedient, darf den Schaden, welcher einem Andern daraus entstanden ist, nicht ersetzen.

§. 37. Er muß aber denselben vergüten, wenn aus den Umständen klar erhellet, daß er unter mehreren möglichen Arten der Ausübung seines Rechts diejenige, welche dem Andern nachtheilig wird, in der Absicht, denselben zu beschädigen, gewählt habe.

§. 38. Wer gefährliche Handlungen an einem dazu unter öffentlicher Genehmigung bestimmten Orte, und zur erlaubten Zeit vornimmt, haftet nur für die schädlichen Folgen, die aus Vorsatz oder grobem Versehen entstanden sind.

Thl. I. Tit. 8.

§. 26. Jeder Gebrauch des Eigenthums ist erlaubt und rechtmäßig, durch welchen weder wohlerworbene Rechte eines Andern gekränkt, noch die in den Gesetzen des Staats vorgeschriebenen Schranken überschritten werden.

§. 27. Niemand darf sein Eigenthum zur Kränkung oder Beschädigung Anderer mißbrauchen.

§. 28. Mißbrauch heißt ein solcher Gebrauch des Eigenthums, welcher vermöge seiner Natur nur die Kränkung eines Andern zur Absicht haben kann.

G. S. S. 152., und die V. v. 8. Aug. 1838, G. S. S. 202. — Der Fall, wo die gesetzliche Bestimmung des §. 75. der Einleitung zum A. L. R. anwendbar ist, liegt dann nicht vor, wenn der Staat in seinem besonderen oder gemeinen Staatseigenthum, etwa auf einem Domainengute oder einer Land- und Heerstraße (§§. 11., 21., 25. Tit. 14. Thl. II. des A. L. R.) eine Einrichtung getroffen hat, welche zufällig ebenfalls zum Wohl des gemeinen Wesens führen soll. Hier hat er eine Eigenthumshandlung vorgenommen, und wenn er dabei die Schranken, welche in den Gesetzen vorgeschrieben sind, nicht überschritten hat, so muß er durch die Bestimmungen der §§. 36. Tit. 6. und 26. Tit. 8. Thl. I. des A. L. R. gegen die Ansprüche Anderer gesichert sein, wenn sie auch durch die neue Anlage einen Schaden erlitten haben. Von der Aufopferung der besonderen Rechte und Vortheile zum Besten des gemeinen Wesens kann dabei nicht die Rede sein.

Bei der hierauf eröffneten Diskussion fand nur die neuerlich vom dritten Senat angenommene Meinung Unterstützung, und wurde hierauf der Eingangs erwähnte Rechtsgrundsatz zum Beschluß erhoben.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1850 S. 284. Nr. 386., Just. Min. Bl. 1850 S. 303.)

3) Recht des Staats in Bezug auf die Nutzungen der Land- und Heerstraßen.

§. 7. Der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen ist einem Jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet.

§. 8. Alle andern Nutzungen aber, welche von solchen Straßen gezogen werden können, gehören nach gemeinen Rechten zu den niederen Regalien.

§. 9. Die Nutzungen der von den Landstraßen gepflanzten Bäume kommen in der Regel demjenigen zu gute, welcher die Bäume gepflanzt hat.

§. 10. Muß ein Anderer, als der, welcher die Pflanzung zuerst angelegt hat, dieselbe unterhalten, so kommt diesem die Nutzung der Bäume zu.

C. Was die Landestheile betrifft, in welchen das französische Civil-Gesetzbuch Geltung hat, so ist hier zu erwähnen, daß der Code Napoléon, welcher im Art. 538 die auf Kosten des Staats zu unterhaltenden Wege und Landstraßen für Staatseigenthum erklärt, und im Art. 649 in Betreff des Wegerechtes auf die darüber ergangenen besonderen G. und V. erweist, im Art. 545 bestimmt, daß Niemand gezwungen werden kann, sein Eigenthum abzutreten, ausgenommen zum öffentl. Besten (mithin auch zum Zwecke der Anlegung, Verlegung und Verbreitung der öffentl. Landstraßen), und zwar gegen eine verhältnißmäßige und vorläufige Entschädigung.

Die betr. Vorschriften hierüber sind in dem G. v. 8. März 1810 über das Verfahren bei zwangsweiser Abtretung von Grundstücken zum öffentl. Nutzen [1]), welches durch die V. des K. Staats-Min. v. 20. Juli 1818 Art. 13 [2]) auch für das vormalige Großherzogthum Berg eingeführt ist, enthalten, und es ist dazu von dem Staats-Min. eine, mittelst Justiz-Min. R. v. 18. Febr. 1822 mitgetheilte Instrukt, v. 23. Juli 1821 [3]) erlassen worden.

III. Pflichten des Staats in Ansehung der Land- oder Heerstraßen im Allgemeinen.

A. Das A. L. R. stellt hierüber in den §§. 11 und 12 Tit. 15 Thl. II. folgende Vorschriften auf:

§. 11. Gegen den Genuß der dem Staate von den Landstraßen zukommenden Nutzungen ist er verpflichtet, für die Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit derselben zu sorgen.

§. 12. Für den aus der Unterlassung dieser Pflicht entstandenen Schaden sind diejenigen, welche bei der vom Staate ihnen aufgetragenen Sorge dafür sich eines groben oder mäßigen Versehens schuldig gemacht haben, verantwortlich.

B. Erläuterungen des §. 11 a. a. O.:

1) Das K. Just. Min. hat in dem R. v. 15. Sept. 1838, im Einverständnisse mit dem K. Fin. Min., angenommen, daß nach §. 11 der Staat zur gänz-

---

[1]) Vergl. dies G. in v. Daniels Handbuch der fremdherrl. V., Bd. 5 S. 486 ff.

[2]) Vergl. in Lottner's Samml. Bd. 1 S. 507.

[3]) Vergl. a. a. O., Bd. 2 S. 210 ff.

lichen Unterhaltung der Landstraßen überhaupt verbunden sei und nur in Betreff der von den Anwohnern zu leistenden Hand= und Spanndienste eine Ausnahme stattfinde. Die Richtigkeit dieser Ansicht wird zugleich aus den Materialien zum A. L. R. nachgewiesen. (v. K. Jahrb. Bd. 52. S. 156. Gräffs Samml. Bd. 12. S. 84.)

Derselben Ansicht ist das Geh. Ob. Trib. in dem Erk. v. 5. Nov. 1833. (Simon's Rechtssprüche des Ob. Trib. Bd. 2 S. 122 Note 2, Centralbl. für Pr. Jur. 1838 S. 941.)

2) Aus der Bestimmung des §. 11 a. a. O. ist ein privatrechtlicher, vor dem Richter geltend zu machender Anspruch der Staatseinwohner auf Verpflichtung des Staats zur Unterhaltung und Besserung der Landstraßen nicht herzuleiten.

So erkannt von dem III. Sen. des Ob. Trib. per sent. v. 31. Jan. und 8. Juni 1850, indem angenommen wird, daß nur im Verwaltungswege Abhülfe etwaniger Mängel nachgesucht werden könne und das Einschreiten des Richters gegen die Grundsätze der A. G. O. Einl. §. 1 und der Vorschriften der §§. 35 und 36 der V. v. 26. Dec. 1808, der Instrukt. v. 20. Okt. 1817 und der K. O. v. 31. Dec. 1825 sub D. II. Nr. 1 verstoße.

(Entscheid. Bd. 20. S. 400.)

IV. Unterhaltung der Land= oder Heerstraßen durch den Staat und die Adjacenten.

A. Das A. L. R. Thl. II. Tit. 15 stellt in den §§. 138 bis 140 zunächst den Grundsatz auf, daß der Privatinhaber einer Zoll=, Brücken=, Fähr= oder Wegegelds=Gerechtigkeit zur Erhaltung der betr. Straßen, Wege, Fähren und Brücken bei eigener Verantwortlichkeit verpflichtet sein soll.

Die §§. 138 bis 140 a. a. O. bestimmen hierüber:

§. 138. Jeder Privatinhaber einer Zoll=, Brücken=, Fähr= oder Wegegelds=Gerechtigkeit ist schuldig, die Straßen, Wege, Fähren und Brücken innerhalb des ihm angewiesenen Distrikts auf eigene Kosten in sicherem und tauglichen Stande zu erhalten.

§. 139. Für allen Schaden, der dem Reisenden aus der Unterlassung dieser Pflicht entsteht, muß der Zoll= oder Brückengelds=Berechtigte haften.

§. 140. Doch kann ihm ein Schaden, welcher durch bloßen Zufall, oder durch eigene Schuld und Unvorsichtigkeit der Reisenden entstanden ist, nicht zugerechnet werden.

Dazu:

Wenn einer Stadtgemeine die Unterhaltung einer Straße, Brücke oder eines Weges gesetzlich obliegt, kann wegen des durch die Vernachlässigung dieser Unterhaltung entstandenen Schadens der Beschädigte sich an die Stadt selbst halten, und darf nicht an die Beamten, welche das Versehen begangen haben, verwiesen werden.

Angenommen von dem Geh. Ob. Trib. durch den Plenarbeschl. v. 21. Juni 1847, besonders aus dem Grunde, weil die §§. 138—140 h. t. ganz allgemein und unbeschränkt lauten, keinen Unterschied machen, ob der Privatinhaber einer solchen Gerechtigkeit eine einzelne Privatperson oder eine Korporation im Staate sei, und, nach §§. 26 und 29, 30 – 32 A. L. R. II. 14, unter den im §. 138 h. t. erwähnten „Privatinhabern", auch Kommunen haben mitbegriffen werden sollen; auch sei nach §. 139 h. t. die Haftbarkeit nicht davon abhängig gemacht, ob die fehlerhafte Beschaffenheit der Brücke oder des Weges durch die eigene Nachlässigkeit des Privatberechtigten oder das Versehen eines Dritten veranlaßt worden. (Entsch. Bd. 14. S. 92, Just. Min. Bl. 1847 S. 301.)

B. Sodann spricht der §. 11 a. a. O. (s. oben S. 404) den ferneren Grundsatz aus, daß der Staat gegen den Genuß der Nutzungen der Landstraßen zur Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit derselben verbunden ist. Hierbei sind indeß die Einwohner der an der Straße liegenden Gegend zur Leistung der erforderlichen Hand= und Spanndienste

verbunden (§§. 13, 14 und 16 a. a. O.). Uebrigens sind diese Vorschriften des A. L. R. nur subsidiäre und es kommen vor denselben die abweichenden Bestimmungen der Provinzial-Gesetze oder besonderen Wege-Ordnungen[1]) zur Anwendung. (§. 15 a. a. O.)

Die §§. 13 bis 15 a. a. O. lauten dahin:

§. 13. Die Einwohner der an der Straße liegenden Gegend sind, nach gemeinen Rechten, zur Arbeit mit Hand- und Spanndiensten bei Unterhaltung und Besserung der Wege, nach Anordnung des Staats verbunden.

§. 14. Diese Verbindlichkeit erstreckt sich auf alle Einwohner, durch deren Distrikte, Kreis oder Kirchspiel dergleichen Landstraße geht, und die nach den Gesetzen oder Landesverfassungen zur Gemeinarbeit verpflichtet sind.

§. 15 Wodurch Provinzial-Gesetze oder besondere Wege-Ordnungen die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Landstraßen näher oder anders bestimmt ist, hat es dabei auch in Zukunft lediglich sein Bewenden.

§. 16. Auch bei Anlegung neuer Wege kann der Staat von den nach der Landesverfassung zur Wegearbeit überhaupt verpflichteten Einwohnern, welche von dem neuen Wege Vortheil haben, Hand- und Spanndienste fordern.

In Bezug auf diese Bestimmungen sind folgende Fragen streitig geworden:

1) Wenn die Landespolizei-Behörde eine bestimmte Person zur Anlegung oder Wiederherstellung einer Brücke für verpflichtet erklärt, und ihre Bestimmung vollzieht, dabei unterläßt, den zu Hand- und Spanndiensten verpflichtet gewesenen Kläger nochmals besonders dazu aufzufordern, vielmehr die sämmtl. Kosten von ihm einzieht, nachher aber dieser den Fiskus, als den eigentlich Verpflichteten, auf Erstattung der Kosten mit Erfolg in rechtlichen Anspruch nimmt, kann er alsdann von Letzterem auch jene Kosten für die von ihm, dem Kläger, selbst zu leisten gewesenen Hand- und Spanndienste erstattet verlangen?

a) Es bejahen der I. und II. Sen. des O. L. G. zu Breslau per sent. v. 23. Sept. 1835 und 11. April 1837, einmal, weil der Kläger nur zu Diensten in natura verpflichtet, diese ihm nicht abgefordert, der Berechtigte aber nicht willkürlich dergleichen Dienste an Andere verdingen und dafür Bezahlung von dem Verpflichteten fordern könne; dann aus dem prozessualischen Grunde, weil der Beklagte excipiendo die Forderung durch speciellen Nachweis der ihm nicht zur Last fallenden, in der Verdingungssumme mit begriffenen Unkosten vermindern müsse. (Schles. Archiv, Bd. 2 S. 217–263, besonders S. 258 ff., S. 262 ff.)

b) Koch läßt nur den prozessualischen Grund gelten, und bemerkt gegen den ersteren materiellen Rechtsgrund:

Der materielle Rechtsgrund lautet: daß die Dienste nur in Natur geleistet zu werden brauchen und der Berechtigte die nicht abgeforderten Dienste an Andere zu verdingen und dafür Bezahlung von den Verpflichteten zu fordern nicht befugt sei. Dieser Grundsatz ist zwar für richtig zu halten, aber er wird mit Unrecht auf den vorliegenden Fall, auf den er nicht paßt, angewendet. Nach der Natur des, dem Gezwungenen zustehenden Klagerechts kann derselbe von dem Verpflichteten nur die nothwendigen und nützlichen Unkosten erstattet verlangen. Die Ausgaben für die Spann- und Handdienste aber, welche der Fiskus umsonst haben konnte, sind augenscheinlich weder nothwendige, noch nützliche. Daß der Kläger von einem Dritten gezwungen worden, diese Ausgaben zu machen, giebt ihm gegen den Beklagten, dessen Geschäft gar nicht geführt worden ist, nicht das mindeste Recht. Deswegen mag er sich an denjenigen halten, der ihm dieses Geld unrechtmäßig abgenöthigt hat. Hier tritt nun eine Verwechselung der Landespolizei-Behörde mit dem Fiskus ein. Es wird in dem vorliegenden Falle dem beklagten Fiskus zur Schuld angerechnet, daß er, anstatt die Hülfsdienste zu fordern, den ganzen Bau in Pausch und Bogen verdungen habe. Der Fiskus aber hatte nichts verdungen. Der Verdingende war die Landespolizei-Behörde, welche ihre, auf vorherige Untersuchung getroffene Anordnung in Exekution setzte. Nun stellt sich die Sache so: die Landespolizei-Behörde hat entweder bei diesem Exekutionsverfahren aus Versehen gefehlt, oder nicht. In keinem Falle wird dadurch der Fiskus verpflichtet. Ist es von der Landespolizei-Behörde versehen worden, die zu Hand- und

---

[1]) Vergl. dieselben unten in der Unter-Abthl. II.

Spanndiensten Verpflichteten zur Arbeit aufzufordern, so müssen diejenigen, welche daran Schuld sind, nach Maaßgabe ihres Versehens haften. Dies bestimmt die V. v. 26. Dec 1808 im §. 40, wo es heißt:

»Die richterliche Einwirkung tritt jedoch im vollen Umfange ein, wenn entweder von der höheren Polizei-Behörde die Verfügung gemißbilligt worden, oder der letzteren grobe Fahrläßigkeit, oder gar vorsätzliche Beeinträchtigung, zum Grunde liegt.«

War jedoch der Kläger zu den schuldigen Leistungen aufgefordert worden, ohne Folge zu leisten, so versteht es sich, daß er selbst die Unkosten für die gedungenen Dienste Anderer tragen muß. Nun aber liegt die Aufforderung dazu in dem Ansinnen, die ganze Reparatur oder Anlage zu besorgen; jede einzelne Fuhre braucht erst nicht besonders eingemahnt, und erst dann, wenn sie verweigert wird, anderswo hergeschafft zu werden. Der Kläger hätte also nicht sich ganz und gar weigern, sondern seine Mitwirkung mit den schuldigen Arbeiten anbieten müssen, nicht zu gedenken, daß er der landespolizeilichen Anordnung, mit Vorbehalt seines Rechts, hätte Folge leisten sollen, ohne es zur Exekution kommen zu lassen. (a. a. O. S. 225.)

2) Kann der, welcher, von der Landespolizei-Behörde zum Bau eines Weges oder einer Brücke angehalten, den Fiskus auf Erstattung der Unkosten in Anspruch nehmen will, sich blos auf die bürgerliche Freiheit berufen, oder muß er zur Begründung des Anspruchs nachweisen, daß dem Fiskus die Verpflichtung obgelegen habe, die fragliche Brücke zu bauen?

a) Letzteres nehmen an:

aa) der I. Sen. des O. L. G. zu Breslau per sent. v. 11. März 1836, weil der Staat nach §. 11 d. Tit. nur gegen den Genuß der ihm von den Landstraßen zukommenden Benutzungen für deren Unterhaltung zu sorgen hat und von der in Rede stehenden Strafe keine ausschließlichen Nutzungen beziehe, als Zölle u. dgl.

bb) Koch.

b) Ersteres der II. Sen. des gedachten Gerichts, per sent. v. 30. März 1837, auf Grund des §. 11 d. Tit., welcher nicht von ausschließlichen Nutzungen rede und die Verpflichtung überhaupt an keine Bedingung knüpfe, sondern dem Staate nur das Recht zugestehe, von allen Landstraßen alle ihm zukommenden Nutzungen zu ziehen. (Koch's Archiv Bd. 2 S. 264—291.)

C. Ueber die Leistungen der Städte zu Wege- und Brückenbauten und den hierbei zur Anwendung zu bringenden Repartitionsfuß disponiren:

1) R. des K. Min. des Inn. u. d. Pol. (Köhler) v. 9. Febr. 1835 an den Magistrat zu N. und abschriftlich an die Reg. zu Cöslin.

Der Magistrat zu N. muß, wie Demselben auf Seine erneuerte Beschwerde v. 12. d. M., wegen der von dem Stadtrichter N. verweigerten Scharwerksfuhren, eröffnet wird, Sich Selbst bescheiden, daß, nachdem durch die Städteordnung alle früheren G. und Verf., welche derselben widersprechen, aufgehoben worden sind, es nicht mehr auf die frühere Observanz wegen des der Kommune obliegenden Wege- und Brückenbaues ankommen kann, sobald sich ergiebt, daß diese nicht mit dem G. vereinbar ist.

Nach solchem müssen alle Kommunallasten nach den Kräften und dem Vermögen der Einwohner vertheilt werden. Wenn nun bei einem Wegebau der ärmste Gespannhaltende eben soviel beitragen muß, wie der reichste, der wohlhabendste Bürger aber, der keine Pferde hält, entweder gar nichts leistet, oder doch mit der Bezahlung eines unbedeutenden Lohnes für einen Handdiensttag seine Verbindlichkeit ablöst, so ergiebt sich von selbst, daß die Vertheilung dieser Kommunallast keinesweges nach den Kräften und dem Vermögen der Einwohner erfolgt. Zwar ist da, wo sämmtl. Einwohner mit der zeitherigen Einrichtung zufrieden sind, dieselbe keinesweges zu stören. Wo jedoch Beschwerden dagegen erhoben werden, muß gesetzliche Remedur getroffen werden, wie dies im vorliegenden Falle geschehen. Der Mag. wird aber dennoch die zeitherige Einrichtung, wenn auch gehörig nach dem G. modifizirt, benutzen können, um den Einwohnern die baaren Geldbeiträge zu ersparen, oder sie doch zu vermindern, wenn Derselbe zwar die Kosten für die Wegebauten nach Gelde veranschlagt, und solche auf sämmtl. Einwohner vertheilt, jedoch dabei bestimmt, daß jeder Einwohner diese Beiträge durch Fuhren oder Handdienste, welche nach einem gewissen Preise im Voraus anzuschlagen, abtragen könne. Es bleibt ihm überlassen, mit den Stadtverordneten das Erforderliche deshalb zu verabreden.

Da der Tit. 7. Thl. II. des A. L. R. nur von Dorfgemeinen handelt, so wird der Magistrat Selbst ermessen, daß solcher auf Städte überhaupt nicht, am wenigsten aber dann anzuwenden ist, wenn er der Städteordnung, als dem späteren G., widerspricht.

Aus allen diesen Gründen muß es bei der früheren Verf. lediglich sein Bewenden behalten. (A. XIX. 265.—1. 190.)

2) R. des K. Min. des Inn., Abth. I. (v. Meding) v. 22. Febr. 1842 an die K. Reg. zu Potsdam.

Der Magistrat zu N. ist gegen die Verf. der K. Reg. v. 18. Aug. pr. in der Beschwersache des Ackerbürgers N. daselbst, wegen der demselben auferlegten Strafe von 1 Rthlr. für verweigerte Fuhrenleistung zur Wegebesserung, hier vorstellig geworden.

Das Min. ist zwar mit der K. Reg. darin einverstanden, daß die Strafverf. des Magistrats gegen den ꝛc. N. nicht aufrecht erhalten werden kann, jedoch nicht aus dem von Ihr angeführten Grunde, sondern lediglich deshalb, weil nach allgemeinen Rechtsprinzipien die Vollstreckung einer Strafe ohne vorherige Kommination nicht zulässig ist, und im vorliegenden Falle, bei Ausschreibung der Fuhren zur Wegebesserung, eine Strafandrohung gegen die sich Weigernden nicht stattgefunden hat.

Was die von der K. Reg. zur Begründung Ihrer Entscheidung in Bezug genommenen Bestimmungen der Städte-Ordn. §§. 32. 33 und 44 betrifft, so sind solche allerdings als Normativ-Vorschriften anzusehen. Es erscheint jedoch angemessen und ist von dem Min. dergl. Angelegenheiten als Grundsatz angenommen, die in einzelnen Städten bestehenden abweichenden Observanzen nicht ex officio aufzuheben, sondern nur erst dann, wenn Beschwerden über den Repartitionsfuß bei Kommunallasten erhoben worden, dieserhalb, der Städte-Ordn. gemäß, Remedur zu treffen. Da nun der ꝛc. N. sich weigert, der dort bestehenden Observanz wegen Leistung von Spann- und Handdiensten zu Kommunal-Zwecken fernerhin zu genügen, so wird jetzt von dem Magistrat darüber zu berathen sein, auf welche Weise die beregte Observanz mit den Grundsätzen der Städte-Ordn. in Einklang zu bringen, und welche andere Einrichtung derselben zu substituiren ist.

So lange aber diese neue Einrichtung nicht auf dem verfassungsmäßigen Wege ins Leben getreten ist, kann sich der ꝛc. N., sowie jeder andere Bürger in N., nicht entbrechen, den in fraglicher Beziehung an ihn ergehenden obrigkeitlichen Befehlen unweigerlich Folge zu leisten, als wozu derselbe daher event. noch nachträglich anzuhalten ist.

Hiernach mag die K. Reg. an den Mag. zu N. anderweitig verfügen, Abschrift des Bescheides einreichen und in künftig vorkommenden derartigen Fällen in diesem Sinne verfahren. (Min. Bl. der inn. Verw. 1842 S. 57. Nr. 86.)

D. Was insbesondere die Anlegung und Unterhaltung von Dammstraßen (Steindämmen) betrifft, so bestimmt hierüber das A. L. R. in Thl. II. Tit. 15 §. 17 und §§. 23 und 24:

§. 17. Bei der Anlegung von Chausseen und Dammstraßen, statt ordinairer Landstraßen, sind die zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner nur nach dem Maaße zu helfen schuldig, nach welchem sie bei Anlegung einer gewöhnlichen Landstraße Dienste thun müßten.

§. 23. Von der gewöhnlichen Unterhaltung solcher Dammstraßen gilt alles, was von der Unterhaltung der Wege verordnet ist. (§§. 13, 14, 15.)

§. 24. Zu Hauptreparaturen hingegen, die ohne Verschulden der zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner entstanden sind, sind dieselben nur in eben dem Maaße, wie bei der Anlegung zu helfen verbunden.

Mit Bezug hierauf nimmt das (von dem Geh. Ob. Trib. unterm 26. Sept. 1816 bestätigte) Erk. des Ob. App. Sen. des Kammergerichts v. 15. Mai 1816 an, daß ein Steindamm zu der Kathegorie der Straßendämme gehört, und mithin den gewöhnlichen Landwegen gegenüberstehe; denn er erfordere künstliche Arbeit, mithin mehr, als gewöhnliche Handdienste der Landleute.

Es könne mithin nach §. 17 A. L. R. II. 15. die Anlegung, und nach §. 24 a. a. O. die Hauptreparatur eines Steindammes von einem Privatmanne nicht gefordert werden, wenn derselbe nicht zur Erhebung eines Dammzolles von den Reisenden berechtiget ist (Müller Pract. March. 46. 32.)
(A. XI. 488.—2. 118.)

Zweites Kapitel.
Von den öffentlichen Gemeinde-Wegen.

Die Gemeinde-Wege zerfallen, wenn man von ihrem Zwecke, als Kommunikations-Anstalten, ausgeht, in zwei Kathegorien, nämlich:

1) öffentliche, — welche zum freien Verkehr des gesammten Publikums dienen (gemeine oder öffentliche Gemeinde-Wege), und
2) Privat-Gemeinde-Wege, — welche zur Kommunikation einer Gemeinde in sich selbst bestimmt sind, als Feld-, Holz- und andere dergleichen Nebenwege[1]).

Es ergiebt sich hiernach, daß als öffentliche Gemeinde-Wege alle diejenigen Wege zu erachten, welche nicht bloß zur Kommunikation einer Gemeinde in sich selbst bestimmt sind (Privat-Gemeinde-Wege), sondern dem gesammten Publikum zum Gebrauche frei stehen, und nicht in die Klasse der Land- oder Heerstraßen gehören[2]).

Diese öffentlichen Gemeinde-Wege (im Gegensatze der Staats- oder Land- und Heerstraßen) sind öfter auch als: »öffentliche Kommunikations-Wege« bezeichnet worden.

I. Vorschriften für die Landestheile, in welchen das A. L. R. Gesetzeskraft hat.

A. Das A. L. R. enthält über die Gemeinde-Wege nur wenige Bestimmungen, welche sich überdieß auch nur auf die Gemeinde-Wege auf Dorfs-Feldmarken beziehen; wogegen dasselbe über die Gemeinde-Wege auf den städtischen Feldmarken und über die Kommunikations-Wege auf den Rittergütern, die nicht im Gemeinde-Verbande stehen, gänzlich schweigt.

Die hierher gehörigen Vorschriften des A. L. R., welche im Tit. 7 Thl. II. enthalten sind, sind folgende:

§. 37. Zu den Gemeine-Arbeiten und andern nachbarlichen Pflichten, zu welchen ein jedes Mitglied der Gemeine Dienste und Beiträge leisten muß, werden der Regel nach gerechnet:

1) die Ausbesserung der gemeinschaftlichen Wege und Brücken,
2) 2c.

§. 38. Insofern die hierunter begriffenen Gemein-Dienste mit Gespann zu verrichten sind, müssen dieselben von den damit versehenen Gemein-Gliedern allein besorgt werden.

§. 39. Inwiefern die darunter mit begriffenen Handdienste nur von den mit keinem Gespann versehenen Gemein-Gliedern, oder von allen angesessenen Wirthen ohne Unterschied zu verrichten sind, ist hauptsächlich nach den jedes Orts bestehenden Verträgen, oder hergebrachten Gewohnheiten zu bestimmen.

§. 40. Im zweifelhaften Falle wird vermuthet, daß die bespannten Ackerbesitzer nur bei solchen Arbeiten, bei welchen zugleich Spanndienste vorkommen, von den Handdiensten frei sind.

§. 41. Die Leistung der gemeinen Spanndienste geschieht nach Verhältniß der Klassen, in welche die bespannten Ackerbesitzer, als Vierspänner, Dreispänner, Zweispänner u. s. w., an jedem Orte eingetheilt werden.

§. 42. Die Handdienste hingegen werden nach der Zahl der dazu verpflichteten Wirthe vertheilt.

§. 43. Die baaren Geldausgaben werden in der Regel nach dem Verhältnisse der landesherrlichen Steuern aufgebracht.

§. 44. Unangesessene Dorfseinsassen sind zu solchen Gemeinelasten, wovon bloß die angesessenen Wirthe den Vortheil ziehen, beizutragen nicht schuldig.

---

[1]) Die Privat-Wege sind zweierlei Art, nämlich entweder bloß zum Gebrauche einzelner Individuen bestimmte (Privat-Wege im engsten Sinne) oder zur Kommunikation einer Gemeinde in sich selbst bestimmte. Letztere lassen sich am treffendsten mit dem Namen: »Privat-Gemeinde-Wege« bezeichnen.

[2]) Vergl. die Vorbemerkung zur Unter-Abth. I., oben S. 397.

Mit Bezug auf diese Bestimmungen sind ergangen:

1) R. des K. Min. des Inn. u. der Polizei (Köhler) v. 12. Mai 1836 an die K. Reg. zu Arnsberg. Zu Gemeinde-Spanndiensten bei Kommunal-Wege-Reparaturen dürfen die Gespannhaltenden nur mit denjenigen Pferden, welche sie als Ackerbesitzer, nicht aber mit denjenigen, welche sie über dies Bedürfniß hinaus wegen eines anderen Gewerbes halten, herangezogen werden.

Das Min. kann auf den Ber. der K. Reg. v. 22. v. M. die Ihrer Seits in der Beschwerde-Sache des Lohnfuhrmanns N. wegen Heranziehung zu Gemeinde-Spanndiensten bei Kommunal-Wege-Reparaturen getroffene Entscheidung den Grundsätzen des A. L. R. in der That nicht für entsprechend erachten; denn nach dem §. 41 Tit. 7 Th. 2 desselben soll die Leistung der Gemeinde-Spanndienste nach der Eintheilung der Ackerbesitzer, in Vierspänner, Dreispänner, Zweispänner ꝛc. erfolgen; und hieraus läßt sich wohl die Folge ableiten, daß nur diejenigen Pferde, welche der Einwohner einer Landgemeinde als Ackerbesitzer hält, zu dergl. Spanndiensten angezogen werden können, daß aber diejenigen frei bleiben müssen, die derselbe über sein Bedürfniß als Ackerbesitzer hinaus wegen eines anderen, besonders versteuerten Gewerbes halten muß.

Da nun auch offenbar durch einen entgegengesetzten Grundsatz in einzelnen besonderen Fällen, wie deren einer gerade der vorliegende ist, die größte Prägravation entstehen müßte, so möge die K. Reg. entweder die Beschwerde hiernach erledigen, oder die gesetzliche Begründung Ihrer Entscheidung erst noch besser nachweisen, dabei auch über die Behauptung des Beschwerdeführers, daß er selbst mit den Pferden, die er als Fuhrmann halte, bis dahin nicht zum Vorspann angezogen worden sei, und daß es auch anderwärts in gleicher Art gehalten werde, genauere Auskunft geben. (A. XX. 420.—2. 144.)

2) R. des K. Min. des Inn., Abth. I. (v. Meding) v. 5. März 1840 an die K. Landschafts-Depart.-Direktion zu Treptow a. d. Rega. Steindämme in und bei Dörfern gehören zu den Gemeindewege-Anlagen, und Gutsherrschaften, welche als Besitzer von Bauerhöfen zu den Kommunallasten beitragspflichtig sind, haben auch zu den Kosten der Steindämme zu kontribuiren, deren Anlegung von der Gemeinde beschlossen wird.

Da die K. Landschafts-Depart.-Direktion in Ihrer Beschwerdeschrift v. 25. v. M. nicht in Abrede stellt, daß das Dominium G. wegen des im Dorfe C. ihm angehörigen Bauerhofes zu den Kommunallasten dieses Dorfes beitragspflichtig ist, so kann auch nicht bezweifelt werden, daß dasselbe zur Anlegung des Steindammes beitragen muß, welchen die Gemeinde zur Sicherstellung der Kommunikation für nothwendig gehalten und deshalb anzulegen beschlossen hat. Ist auch ein solcher Damm an der bezeichneten Stelle seither nicht vorhanden gewesen, so ist doch die Gemeinde nicht verhindert, wenn sich zeigt, daß zur Verbesserung der gemeinschaftlichen Wege auch die Verlegung eines Theils derselben auf einen andern Trakt nothwendig ist, auch diese zu beschließen und auszuführen. Hiernach gehört die fragliche Anlage zu den im §. 37 Tit. 7 Thl. II. des A. L. R. bezeichneten. Sollte aber dagegen auch noch ein Zweifel obwalten, so sind doch die Bestimmungen des gedachten §. keinesweges so gefaßt, daß nur die darin bezeichneten Arbeiten und keine weiter von den Gemeinde-Mitgliedern ausgeführt werden müßten. Vielmehr sind die dort erwähnten Gegenstände nur als solche aufgeführt, wozu in der Regel von jedem Gemeinde-Mitgliede Beiträge an Geld und Diensten zu leisten sind, was selbstredend die Beitragspflichtigkeit zu andern Gemeinde-Bedürfnissen nicht ausschließt. Hiernach kann das Min. die Beschwerde nicht für begründet erachten. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1840. S. 87 Nr. 141.)

B. Ueber die Leistungen der Städte insbesondere zu Wege- und Brückenbauten, sowohl bei Landstraßen, als Gemeinde-Wegen, und über den hierbei zur Anwendung zu bringenden Repartitionsfuß, vergl.:

1) R. des K. Min. des Inn. u. der P. v. 9. Febr. 1835. (A. XIX. 265.—1. 190.)

2) R. des K. Min. des Inn., Abth. I., v. 22. Febr. 1842. (Min. Bl. der inn. Verw. 1842 S. 57 Nr. 86.)

Vergl. diese R. oben S. 407 u. 408.)

C. Die Frage: ob für Gemeinde-Wegebauten in den Landestheilen des Preuß. Rechts das Expropriations-Recht eintrete? ist nicht ausdrücklich entschieden. Die §§. 4. sqq. A. L. R. II. 15. (s. oben S. 399.) sprechen die Expropriations-Befugniß nur für die Land- und Heerstraßen aus, und auch

in den §§. 4 u. 5 A. L. R. I. 11, wo von der Expropriation überhaupt gehandelt wird, ist nur von Anlegung und Verbreitung einer öffentlichen Landstraße (also nicht von Gemeinde-Wegen) die Rede. Dennoch muß angenommen werden, daß die Expropriation bei allen öffentlichen Wegen zulässig ist. Der §. 5 A. L. R. I. 11 enthält nämlich, wie die §§. 6 und 7 ebendas., nichts weiter, als einzelne Beispiele; wogegen sich das leitende Prinzip in den §§. 4 und 10 ebendas., und im §. 74 der Einl. zum A. L. R. findet. Nach diesen Grundsätzen ist die Rücksicht auf das Wohl des gemeinen Wesens einzig und allein das Entscheidende, und daher auch bei Gemeinde-Wegen die Berechtigung zur Expropriation anzunehmen.

Für solche Gemeinde-Wege, deren chausseemäßiger Ausbau von den betr. Gemeinden beschlossen und demnächst vom Könige genehmiget worden, ist übrigens das Recht zur Expropriation in der Regel ausdrücklich durch die betr. Allerh. Erlasse wegen Genehmigung solcher Chaussee-Anlagen ertheilt worden.

In Betreff der Gemeinde-Chausseen im Kreise Herford spricht sich hierüber die (nachstehende) K. O. v. 4. Aug. 1843 aus:

Auf die von den Kreisständen des Kreises Herford in Gemäßheit der V. v. 25. März 1841 über die Befugnisse der Kreisstände, Ausgaben zu beschließen, am 29. April 1842 und 12. April 1843 gefaßten Beschlüsse, und auf Ihren Bericht v. 22. v. M. genehmige Ich, daß zur Beförderung des Gemeine-Wegebaues in jenem Kreise, im Jahre 1843 ein Zwölftheil der Grundsteuer-Hauptsumme, und vom Jahre 1844 an auf einen Zeitraum von zehn Jahren jährlich fünf Acht und Vierzig-Theile der Grundsteuer-Hauptsumme von den Grundsteuerpflichtigen des Kreises erhoben werden. Die Erhebung und bestimmungsmäßige Verwendung dieser Beischläge, unter Hinzuziehung der besonderen Leistungen der bei den jedesmaligen Straßenbauten nächstbetheiligten Gemeinen, haben Sie, der Fin. Min., durch die Reg. zu Minden zu beaufsichtigen. — Zugleich verleihe Ich, behufs des chausseemäßigen Ausbaues der Straße von Herford nach Bünde, nach dem von Ihnen, dem Fin. Min., näher festzusetzenden Plane, den betr. Gemeinen das Expropriationsrecht hinsichts der in die Chausseelinie fallenden Grundstücke, und die Befugniß zur zwangsweisen Erwerbung der erforderlichen Baumaterialien, nach den für den Bau der Staatschausseen bestehenden Vorschriften. Sie haben diesen Meinen Befehl durch das Amtsbl. der Reg. zu Minden zu veröffentlichen.

Sanssouci, den 4. Aug. 1843.

An Friedrich Wilhelm.

die Staats-Min. v. Bodelschwingh u. Gr. v. Arnim.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1843 S. 319. Nr. 429.)

D. Ueber die Verbreiterung der öffentlichen Kommunikations-Wege ist das (nachstehende) R. des K. Min. des Inn. u. der P. (Köhler) v. 26. Jan. 1834 an die K. Reg. zu Gumbinnen ergangen:

Das K. Min. des Inn. für H. u. Gew. hat den, von der K. Reg. unterm 28. Nov. v. J. an dasselbe erstatteten Ber., wegen Verbreitung der Kommunikations-Wege zur ressortmäßigen Verf. hierher abgegeben.

Ein R. aus dem Monat April 1829, in Folge dessen die K. Reg. die Verbreitung der Kommunikations-Wege in Ihrem Bezirke angeordnet haben möchte, hat sich weder in der Geh. Registratur des obgedachten, noch in der des unterzeichneten Min. vorgefunden, auch wird von dem Verlangen der Verbreitung jener Wege in der Allgemeinheit, wie solche von der K. Reg. angeordnet worden, abzustehen sein. Wo übrigens die Lokalität eine solche Maaßregel nothwendig oder rathsam macht, wird das dadurch beeinträchtigte Mitglied der Kommune doch allerdings eine Enschädigung fordern können.

(A. XVIII. 236. — 1. 138.)

II. Vorschriften für die Rheinprovinz.

W. Ulich, das Kommunal-Wegewesen in Rheinpreußen in besonderer Beziehung auf die Eifel und namentlich den Kreis Schleiden. Trier. (In Kommission bei Bädeker. Koblenz. 1835.) 8.

F. Quadflieg, ordnungsmäßige Sammlung der in den Königl. Preuß. Provinzen am linken Rheinufer, zum Theile auch in der ganzen Monarchie bestehenden, das Kommunal-Wegewesen und die Straßen- und Wege-Polizei betreffenden Vorschriften, mit Erläuterungen, Angabe merkwürdiger beziehlichen Urtheile der obersten und oberen Gerichtshöfe, einer Einleitung und einem Sachregister. 8. Aachen. 1842.

A. Die am linken Rheinufer in Gültigkeit stehende französische Gesetzgebung hat sich vorzüglich mit den Vicinal-Wegen befaßt. Dies sind solche Wege zur öffentlichen Verbindung, welche angelegt sind zwischen und in den Marktflecken oder Hauptdörfern, oder zwischen den Pfarreien, um auf dem Lande den Besuch der Jahr- und Wochenmärkte, sowie den Zugang zu den großen Landstraßen und Dörfern zu erleichtern. Die Vicinal-Wege sind diejenigen Wege, welche in den Dörfern liegen, oder in Dörfer führen, und sie gehören zu den öffentlichen Wegen, auch wenn sie quer über Privat-Grundstücke führen. Es sind indeß keineswegs sämmtliche Feldwege für Vicinal-Wege zu erachten, sondern nur solche Haupt-Verbindungswege, die von Seiten der höheren Verwaltung als solche bezeichnet worden, deren Unterhaltung für eine Gemeindelast erklärt worden.

Es bestimmen hierüber:

1) G. v. 28. Sept. und 6. Okt. 1791 Tit. I. Sektion VI. Art. 2 u. 3.

Art. 2. Die von der Departements-Behörde zur Kommunikation der Pfarreien für nöthig erachteten Wege sollen in brauchbaren Zustand gestellt und unterhalten werden, und zwar auf Kosten der Gemeinden, auf deren Gebiete sie sich befinden. Es kann zu diesem Ende eine Auflage auf die Grundsteuer stattfinden.

Art. 3. Auf die Reklamation einer Gemeinde oder der Privaten wird die Departements-Behörde nach eingeholtem Gutachten der Kreisbehörde die Ausbesserung eines schlimmen Weges verordnen, damit in keiner Jahreszeit die Kommunikation unterbrochen werde. Ferner wird die Departements-Behörde die Breite des Weges bestimmen. (Suite du Regl. sur l'ordre administratif du 1. Thermidor VI. et 1. Germ. VI., in Bormann und v. Daniels Samml. Bd. II. S. 157 ff.)

2) Dekret v. 6. Dec. 1793 (16. Frimaire II.) Art. 1:

Die Vicinal-Wege bleiben den Administrirten zur Last, vorbehaltlich der Fälle, wo sie für den öffentlichen Dienst nöthig werden möchten. (Bormann u. v. Daniels Samml. Bd. II. S. 518.)

3) G. v. 1. Dec. 1798 (11. Frimaire VII.) Tit. I. §. 2 Art. 4:

Die Gemeinde-Ausgaben solcher Gemeinden, welche einen Theil eines Kantons ausmachen, sind die:

1) der Unterhaltung des Pflasters für die Theile, welche keine Landstraßen sind;
2) des Wegewesens und der Vicinal-Wege im Bereiche der Gemeinden.
(Bormann u. v. Daniels Samml. Bd. III. S. 786.)

4) Konsular-Beschluß v. 23. Juli 1802 (4. Thermidor X.) Art. 6:

Die Vicinal-Wege sollen zur Last der Gemeinden sein. Die Gemeinde-Räthe sollen ihre Meinung über die Art aussprechen, die sie zur Reparatur der Vicinal-Wege für die geeignetste halten. Sie sollen zu dem Ende zur Ableistung der Natural-Dienste diejenige Einrichtung vorschlagen, die ihnen am zweckdienlichsten erscheint.
(Bormann u. v. Daniels Samml. Bd. IV. S. 408.)

B. Den Departements-Verwaltungen steht die Befugniß zu, angemessene Ausbesserungen der Vicinal-Wege anzuordnen und deren Breite zu bestimmen.

Hierüber bestimmen:

1) Das G. v. 28. Sept. und 6. Okt. 1791 Tit. I. Sektion VI. Art. 3. (s. oben.)

2) G. v. 28. Febr. 1805 (9. Ventose XIII.) Art. 6:

Die öffentliche Verwaltung soll die alten Grenzen der Vicinal-Wege aufsuchen und wieder herstellen lassen und demgemäß nach der Oertlichkeit ihre Breite festsetzen, ohne jedoch, wenn eine Erbreiterung nöthig befunden wird, diese über sechs Metres auszudehnen und ohne etwas an den Vicinal-Wegen abzuändern, die jetzt eine größere Breite haben. (v. Daniels Samml. Bd. V. S. 10.)

3) Ressort-Regl. v. 20. Juli 1818 §. 2 sub 2:

§. 2. Die Regierungen entscheiden:

2) zwischen den Gemeinden und Eigenthümern über die Streitigkeiten, wozu die von der Verwaltung gut gefundene Anordnung über die Richtung, Ausdehnung und Erweiterung der Gemeinde- und Nachbarwege Anlaß gegeben hat, insofern hierbei nicht über das Eigenthum gestritten wird. (Rheinische Amtsblätter v. Jahre 1818.)

C. Ueber die Grundsätze, von welchen in Betreff der Anlegung, Unterhaltung und Verbesserung der Vicinal-Wege auszugehen, bestimmt der (nachstehende) Beschluß des vollziehenden Direktoriums v. 11. Juli 1797 (23. Messidor V.):

Das vollziehende Direktorium, erwägend, daß die Bestimmung der Vicinal-Wege keine andere sein kann, als die Bewirthschaftung der Ackerländereien oder die Kommunikation von Gemeinde zu Gemeinde zu erleichtern; daß jedesmal, wo diesem Doppelzwecke bereits genügt worden, die Anlegung neuer Wege eine dem Ackerbau nachtheilige Usurpation ist; daß diese Wegegattung, durch die Wirkung des persönlichen Interesses und zum sehr großen Nachtheil des öffentlichen Wohls, sich derart vermehrt hat, daß die Produkte des Gebiets der Republik sich merklich vermindert haben; daß solche Mißbräuche sich von Tag zu Tag noch zu vergrößern drohen;

Eingesehen die Art. 2 und 3 der Sektion VI. des G. v. 28. Sept. und 6. Okt. 1791.

Erwägend, daß durch diese Artikel des erwähnten Gesetzes die Ueberwachung des Territoriums den Kreis- und Departements-Behörden zugetheilt worden ist; daß es den Departements-Behörden obliegt, die nützlichen Vicinal-Wege unterhalten zu lassen und ihre Breite zu bestimmen, um den doppelten Nachtheil einer zu großen Wegnahme kulturfähigen Bodens, oder der Verweigerung des nöthigen Terrains für die zur Kommunikation der Gemeinden untereinander und zur Nutzung der Ackerländerei bestimmten Vicinal-Wege, beschließt:

Art. 1. In jedem Departement der Republik soll die Departements-Verwaltung einen General-Etat der Vicinal-Wege ihres Arrondissements, von welcher Gattung sie immer sein mögen, aufstellen lassen.

Art. 2. Nach diesem Etat soll sie die Nützlichkeit eines jeden dieser Wege konstatiren.

Art. 3. Sie soll diejenigen, welche nach Verhältniß ihrer Nützlichkeit erhalten werden müssen, bezeichnen und die Unterdrückung der für unnöthig erkannten aussprechen.

Art. 4. Der Boden der letzteren wird dem Ackerbau wiedergegeben.

(Bormann u. v. Daniels Samml. Bd. III. S. 531.)

D. Die Pflichten und Befugnisse der Gemeinderäthe und Bürgermeister in Betreff der Unterhaltung der Vicinal-Wege sind in folgenden Erlassen festgesetzt:

1) Präfektur-Beschluß v. 9. Juni 1802 (20. Prairial X.) für das ehemalige Roer-Departement.

Art. 1. Jede Gemeinde ist verbunden, die Vicinal-Wege im ganzen Umfange ihres Territoriums zu repariren und zu unterhalten.

Art. 2. Die Gemeinderäthe berathen über die im Jahre vorzunehmenden Arbeiten; sie vertheilen die Arbeiten unter die Einwohner nach Maaßgabe ihrer Kräfte, und bestimmen die Zeit, wann sie beginnen sollen.

Art. 3. Die Unter-Präfekten genehmigen die Berathungen der Gemeinderäthe über Reparatur der Wege und erklären sie exekutorisch.

Art. 4. Die Bürgermeister und Beigeordneten besorgen und überwachen die Ausführung. Sie theilen jedem Beitragspflichtigen die von ihm zu leistenden Hand- und Spanndienste mit, und zwar schriftlich und wenigstens drei Tage vor dem Anfange der Arbeiten.

Art. 5. Die durch den Gemeinderath gemachte und vom Unter-Präfekten genehmigte Vertheilung wird im Gemeindehause deponirt, und jeder Beitragspflichtige kann Kenntniß davon nehmen.

Art. 6. Reklamationen wegen Ueberbürdung gehen an den Unter-Präfekten. Der Reklamant muß auf jeden Fall seine Verpflichtung erfüllen, und wenn die Ueberbürdung zu spät erkannt wird, um im laufenden Jahre umgelegt zu werden, so soll für die nächste Vertheilung Notiz davon gehalten werden.

Diejenigen, welche sich weigern oder vernachläßigen sollten, dem gegenwärtigen Beschlusse nachzukommen, sollen zu einer der Hälfte der Mobilarsteuer gleichkommenden Geldbuße verurtheilt werden, die aber in jedem Falle, gemäß Art. 120 des Reglements über die Verw.-Ordnung v. 1. Thermidor J. 6 wenigstens 6 Franks betragen muß [1]).

Gegenwärtiges soll den Unter-Präfekten, Friedensrichtern und Bürgermeistern der Departements mitgetheilt und in allen Gemeinden publicirt werden.

---

[1]) Seit Einführung des Rheinischen Strafgesetzbuchs ist die im Art. 471 Nr. 5 desselben bestimmte Geldbuße von 1 bis 5 Franks auszusprechen.

2) Präfektur-Beschluß v. 27. Juli 1805 (8. Thermidor XIII.).

Der Zustand der Gesetzgebung in Rücksicht auf die Vicinal- und Gemeidewege hat bis jetzt verschiedene Zweifel erregt, welche nunmehr durch gesetzliche Vorschriften und die Anweisungen des Min. des Inn., die ich mich beeile bekannt zu machen, gehoben worden sind.

§. 1. Besichtigung der Wege und Bestimmung ihrer Breite. Der 6. Art. des G. v. 9. Ventose XIII. verordnet, daß die öffentl. Verwaltung die alten Grenzen der Nachbarwege aufsuchen und besichtigen, und gemäß dieser Besichtigung ihre Breite nach der Ortsbeschaffenheit bestimmen solle, ohne jedoch da, wo eine Vergrößerung nöthig ist, dieselbe über 6 Metres hinaus zu bringen, noch an den Nachbarwegen, die dermalen breiter sind, eine Abänderung treffen zu mögen. Zur Vollziehung dieser Vorschriften ist es nöthig, daß Sie ein Verzeichniß der Nachbarwege Ihrer Gemeinde verfertigen; dies Verzeichniß muß ihre Richtung und verschiedene Breite nach beiliegendem Muster (Anl. a.) anzeigen. Hat man Urkunden, welche von diesen Umständen Nachricht geben, oder beweisen, daß jene Wege Kommunal- oder öffentl. Eigenthum sind, so soll davon im Verzeichnisse Meldung geschehen. Sie fügen ferner Ihre Bemerkungen über die Erweiterung, welche entweder im Ganzen oder zum Theil daran schicklich und nöthig sind, hinzu. Dieses also eingerichtete Verzeichniß soll in der Gemeinde verkündigt und die Einwohner eingeladen werden, davon Kenntniß zu nehmen und die Einreden, welche sie allenfalls über Breite, Richtung oder Eigenthum zu machen haben, innerhalb 14 Tagen dem Bürgermeister zu übergeben. Das Ganze soll sonach, sowie das von dem Bürgermeister verfertigte Verzeichniß, dem Municipalrathe vorgelegt werden; dieser hat die vorgebrachten Thatsachen zu untersuchen, über die von dem Bürgermeister vorgeschlagenen Einrichtungen sowohl, als die von den Einwohnern erhobenen Schwierigkeiten zu berathschlagen, über die vorzunehmenden Erweiterungen sein Gutachten zu geben, und auf Ansicht der Urkunden zu erklären, ob dieselben auf den anschießenden Gründen unentgeldlich zu machen sind, oder ob die Gemeinde den Werth des zuzuziehenden Bodens bezahlen müsse. — Sie wollen bedacht sein, die Municipalräthe zu erinnern, daß die Grundsätze, welche die Erhaltung des Privat-Eigenthums bezielen, keinen Abbruch erlitten haben, und wo es der öffentl. Dienst erfordert, etwas von diesem Eigenthume zu nehmen, die Eigenthümer vorläufig nach dem Gesetze zu entschädigen sind. Die Beschlüsse der Municipalräthe sollen von den Bürgermeistern an den Unter-Präfekten ihres Bezirks mit allen Belagsstücken eingesandt werden. Die Unter-Präfekten prüfen darauf die Streitfälle und geben dann ihr die Entscheidungsgründe enthaltendes Gutachten, worauf der Präfektur-Rath [1]) die Vorschläge der Municipalräthe entweder genehmigt, oder abändert, die Breite der verschiedenen Wege schließlich festsetzt und die Gemeinden anhält, die nothwendigen neuen Grundstücke, wenn keine Eingriffe in das Wegeterrain vorhanden sind, nach Ermessen von Sachverständigen zu bezahlen.

Der Beschluß v. 20. Prairial X., eingerückt in die Sammlung der Präfektur-Akten unterm 9. Pluviose XI., hat die Art und Weise, wie Nachbarwege reparirt werden sollen, bestimmt. Dieser Beschluß soll vor, wie nach vollzogen werden; allein ich muß hier etliche Entwickelungen nachtragen, die dessen Vollziehung leichter und angenehmer machen. Der 2. Art. trägt den Municipalräthen auf, die Vertheilungen der Hand- und Spanndienste nach dem Vermögenszustande eines jeden Einwohners zu veranstalten; nun findet sich aber ein anderer Maaßstab, worauf nicht weniger Rücksicht genommen werden muß, das heißt das Interesse, welches ein Jeder an der Reparatur der Wege im Verhältniß des Gebrauchs, den er davon macht, haben kann; überhaupt, wer täglich für seine Brodnahrung arbeiten muß, darf nicht in Anschlag gebracht werden; demzufolge soll man auf der Rolle der Beitragspflichtigen zu unentgeldlichen Arbeiten alle die ausstreichen, deren direkte Steuern insgesammt nicht über 2 Franken in den Landgemeinden und 3 Franken in den Städten betragen. Die Verfertigung der Handwerks-Arbeiten ist auf mehreren Punkten vernachlässigt worden, weil die Gemeinde-Einkünfte nicht hinreichten und jene sich nicht mit Handdiensten ausführen ließen. Um derartige Kosten zu bestreiten, ist es nöthig, dieselben nach dem Werthe der Arbeitstage abzuschätzen, und demnach die Anzahl der zu vertheilenden Arbeitstage zu vermehren. Der Municipalrath bestimmt zugleich den Preis des Arbeitstages und läßt den Einwohnern die Freiheit, die Art der Ableistung entweder in Diensten, oder in Geld nach ihrem Gefallen zu wählen. Die aus den Geldbeiträgen herkommenden Summen sollen zu Händen des Einnehmers erlegt, um unter Genehmigung des Unter-Präfekten zur Bezahlung der anzunehmenden Handwerksleute verwendet zu werden. Die Municipalräthe sollen bedacht sein, bei Abschätzung des Arbeitstages dergestalt ihre Taxe einzurichten, daß eine hinlängliche Anzahl Einwohner lieber in Geld ihre Quoten abtragen wollen. Sie werden bemerken, daß die Reinigung

---

[1]) Jetzt die Königl. Regierungen.

der Gräben nach der nämlichen Art, wie die Reparation der Wege, wozu sie gehören, geschehen muß, und daß die anschließenden Grund-Eigenthümer nur ihren Antheil dazu, sowie die übrigen Einwohner beizutragen haben; in dem einzigen Falle, wo die an die Gräben anschießenden Grund-Eigenthümer diese verstopft, zugeworfen oder beschädigt haben, sollen sie zur Ersetzung des Schadens angehalten und vorgeschriebenermaßen belangt werden. ꝛc.

Anl. a.

1) Bezeichnung der Wege.
2) Ungefähre Länge derselben.
3) Jetzige Breite auf allen Punkten.
4) Zu erbreiternde Wegetheile zwischen N. und N. auf einer Länge von .... Ruth. .... Fuß.
5) Breite, auf welche sie zu bringen sind.
6) Bemerkungen über Titel, Gebrauch oder Notorietät, welche die Breite, Richtung und das Eigenthum der Wege begründen.

E. Verfügungen der Königl. Regierungen.

AA. Verfügungen der K. Reg. zu Cöln.

C. R. der K. Reg. zu Cöln v. 23. März 1835 an sämmtl. K. Landräthe der rechten Rheinseite. Leitung und Beaufsichtigung der Communal-Wege-Bauten.

Es ist bemerkt worden, daß die unmittelbare Leitung und Aufsicht über den Kommunal-Wegebau häufig solchen Leuten anvertraut worden ist, welche entweder gar keine, oder nur sehr geringe Kenntnisse vom Wegebau haben, oder die für ihre Bemühungen eine ganz unverhältnißmäßig hohe Entschädigung verlangen. Es erscheint daher bei Anlegung neuer Wege oder bei Hauptwege-Reparaturen, als Verlegung einzelner Strecken, Verbreitung und Bekiesen der Wege, Ziehen von Gräben u. s. w. in den meisten Fällen und insbesondere da, wo der größere Theil der Eingesessenen sich bereit erklärt hat, seine, in den Arbeits-Vertheilungs-Rollen bezeichneten Arbeitsquoten in Geld abzuführen, am zweckmäßigsten, den Wegebau, nach vorheriger Veranschlagung, einem oder mehreren Entrepreneurs, über deren Qualifikation der betr. Kommunal-Baumeister mit seinem Gutachten zu hören ist, mindestfordernd zu übertragen, und denselben dabei zur Pflicht zu machen, bei der Ausführung der Wegearbeiten zugleich diejenigen Eingesessenen, unter ihrer Leitung und Verantwortung, zu beschäftigen, welche ihre Arbeitsquote selbst ableisten wollen.

Sie wollen hiernach die Bürgermeister Ihres Kreises mit der nöthigen Instruktion versehen, und uns demnächst die mit den Entrepreneurs abgeschlossenen Kontrakte, vorkommenden Falls, zur Bestätigung einreichen. (A. XIX. 269. — 1. 192.)

BB. Verfügungen der K. Reg. zu Aachen.

1) Beschluß der K. Reg. zu Aachen v. 19. Juni 1822 wegen Herstellung eines gleichmäßigen Verfahrens beim Kommunal-Wegebau nebst einer Anweisung zum Verfahren dabei. (Ulich, Kommunal-Wegewesen in Rheinpreußen, S. 53—71.)

2) C. R. der K. Reg. zu Aachen, an sämmtl. K. Landräthe. Mitunterhaltung der Kommunalwege Seitens der dabei interessirenden Domainen- und Forstverwaltung[1]).

In Folge einer Anfrage, ob die Domainen- und Forstverwaltung eine Verpflichtung habe, zu den Kommunalwege-Baukosten beizutragen, hat die K. Generalverwaltung für Domainen und Forsten entschieden, daß eine derartige Verpflichtung für die K. Forsten nicht vorhanden sei. Dagegen sollen die durch die K. Forsten führenden Wege, insofern solche nur zu Forstzwecken benutzt werden, von dem Fiskus allein; wenn sie aber als Kommunikationswege dienen, gemeinschaftlich mit den einschlägigen Kommunen im Stande erhalten werden. Liegen endlich dergleichen Wege zwar außerhalb der Forstgrenzen, sind sie jedoch zur Abfuhr des Holzes aus einer Forst mit bestimmt, so werden auf desfallsige Anträge verhältnißmäßige Beiträge zu den Unterhaltungskosten aus den Fonds der Forstverwaltung bewilligt werden.

Wir setzen Sie von diesen Bestimmungen mit dem Auftrage in Kenntniß, um im Falle, daß in Ihrem Kreise Kommunalwege vorhanden sind, zu deren Unterhaltung,

---

[1]) Vergl. das Regul. v. 17. Nov. 1841 wegen Unterhaltung der durch die Staatswaldungen, in der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz führenden öffentl. Wege, mit Ausschluß der ausgebauten Staats- und Bezirksstraßen.
(G. S. 1841. S. 405, s. unten.)

gemäß den Bestimmungen, K. Forsten beizutragen haben, die desfallsigen geeigneten Anträge zu machen. (A. XX. 704. — 3. 153.)

3) C. R. der K. Reg. zu Aachen v. 26. Juli 1836 an sämmtl. Landräthe. Anlegung und Erhaltung der Kommunalwege.

Durch das G. v. 9. Ventose J. XIII[1]) ist den Verwaltungsbehörden zur Pflicht gemacht, für die Erhaltung, resp. Wiederherstellung der alten Grenzen der Kommunalwege Sorge zu tragen und zugleich bestimmt worden, daß die Kommunalwege wenigstens eine Breite von 19 Fuß (6 Mètres) haben sollten, wo dieselben aber bereits eine größere Breite hätten, diese zu erhalten sei.

Wir beauftragen Sie daher, die Bürgermeister Ihres Kreises anzuweisen, die Herstellung der gesetzlichen Breite der Wege sich angelegen sein zu lassen, und denselben behufs Beachtung des richtigen Verfahrens dabei Folgendes zu bemerken:

1) Denjenigen Wegen, welche noch nicht die Breite von 19 Fuß haben, ist dieselbe mittelst Requirirung des erforderlichen Terrains von den anschießenden Grundeigenthümern, insofern diese zur unentgeltlichen Abtretung desselben nicht etwa bereitwillig sein sollten, zu geben, es sei denn, daß die vorhandene geringere Breite, unter den obwaltenden besonderen Verhältnissen, vollkommen ausreichend erscheint, in welchem Falle die Erweiterung des Weges bis auf 19 Fuß unterbleiben kann.

Bei Bürgermeisterei-Hauptstraßen kann, wie natürlich, eine mindere Breite als 19 Fuß niemals für ausreichend erkannt werden.

Der Bürgermeister hat ein Verzeichniß der Wege mit der für sie feststehenden Breite in seiner Registratur aufzubewahren.

2) Sind Wege in ihrer ursprünglichen Breite, sei es nun, daß diese in Folge des vorerwähnten G. auf 19, oder in Folge sonstiger Anordnungen auf mehr (wie z. B. bei den sogenannten Heerbahnen in den nördlichen Kreisen des Reg. Bezirks) oder auf weniger Fuß festgesetzt worden, — durch das Ueberackern, Anlegen von Gräben, Pflanzen von Hecken ꝛc. Seitens der angrenzenden Grundeigenthümer unerlaubter Weise beengt worden; so hat der betr. Bürgermeister diejenigen, welche sich dergl. Eingriffe erlaubt haben, aufzufordern, binnen einer ihnen zu bestimmenden Frist den Weg in der ursprünglichen Breite wieder herzustellen, und wo dieser Aufforderung nicht Folge geleistet wird, darüber ein Protokoll aufzunehmen.

Dasselbe ist uns sodann mit näherer Angabe darüber, wie weit der Weg sein soll, auf welche Breite er durch die Usurpation reduzirt ist und wann diese letztere Statt gefunden hat, zur weitern Entscheidung in der Sache vorzulegen.

3) Um für die Zukunft dem Verengen der Wege möglichst vorzubeugen, ist es durchaus erforderlich, daß die Grenzen derselben durch Seitengräben, oder wo diese nicht anwendbar sind, durch Grenzpfähle oder große rohe Feldsteine, wenn man nicht behauene anwenden will, in gewissen Entfernungen genau bezeichnet werden, damit sofort konstatirt werden kann, ob eine Usurpation stattgehabt hat.

4) Die Bürgermeister müssen oft die Wege ihres Bezirks genau in Augenschein nehmen, um, sobald sie eine Usurpation irgend einer Art wahrnehmen, sogleich auf frischer That den Kontravenienten zur Herstellung des Weges anzuhalten.

Wo hierin von Ihnen oder bei den Reisen der Mitglieder unseres Kolegii Lauheit der Bürgermeister wahrgenommen werden möchte, werden diese dafür in Anspruch genommen werden ꝛc. (A. XX. 703. — 3. 152.)

4) C. R. der K. Reg. zu Aachen v. 6. Dec. 1842 an die K. Landräthe. Zuläſſigkeit des Expropriationsverfahrens bei Kommunal-Wegebauten.

Die öfter erhobenen Bedenken, ob, nach der hier bestehenden Gesetzgebung, auch bei Kommunal-Wegebauten das Expropriations-Verfahren zuläſſig sei, sind Allerh. Orts dahin gelöset worden, daß des Königs Maj. in einem konkreten Falle für eine, zu den wichtigeren Verbindungsstraßen gehörige Kommunalwege-Anlage des Kreises Düren, welche ohne Durchschneidung von Privat-Grundbesitzungen nicht zweckmäßig durchgeführt werden konnte, die Statthaftigkeit des Expropriations-Verfahrens auszusprechen geruht haben, nachdem alle Versuche zu einer gütlichen Einigung mit den Eigenthümern gescheitert waren.

Indem wir Sie von dieser wichtigen Entscheidung in Kenntniß setzen, erwarten wir, daß dieselbe bei vorkommenden ähnlichen Fällen dazu beitragen wird, die hinsichtlich der nöthigen Grundabtretungen zu Haupt-Kommunalwegen etwa vorkommenden Schwierigkeiten zu beseitigen, da die an vielen Orten vorherrschende irrige Meinung, als wenn zu

---

[1]) Vergl. oben S. 412.

bergl. Wegen das Expropriations=Verfahren überhaupt unzulässig sei, durch die fragliche Allerh. Entscheidung sich berichtigen lassen wird.

Anliegend erhalten Sie Exemplare des gegenwärtigen Cirkulars zur Mittheilung an sämmtl. Gemeinden. (Min. Bl. der inn. Verw. 1843. S. 21. Nr. 37.)

CC. Verfügungen der K. Reg. zu Trier.

1) C. R. der K. Reg. zu Trier v. 15. Aug. 1834 an sämmtl. K. Landräthe. Veranlagung der Wegebau=Arbeiten.

Das K. Oberpräsid. der Rheinprovinz schreibt mittelst Resk. v. 7. d. M. vor, daß bei der Veranlagung der Wegebau=Arbeiten die direkten Steuern, nämlich Grund= und Klassensteuer, zwar stets als Vertheilungs=Maaßstab dienen, daß aber in den Wegebau=Dienstrollen außer der Geldprästation auch die Naturaldienste ermittelt werden, und es den Pflichtigen freigestellt bleiben soll, sich für die eine oder die andere Art der Leistung zu bestimmen.

Das hiernach die Forensen im Verhältniß ihrer Grundsteuer=Quote zu den Unterhaltungs=Arbeiten der Vicinal= oder Gemeindewege konkurriren müssen, ist eine natürliche Folge dieser Vorschrift, welche ohnehin durch die G. v. 11. Frimaire VII und v. 4. Thermidor X [1]) begründet ist.

Sie wollen die Bürgermeister anweisen, bei Vertheilung von Wege=Arbeiten nach dieser Vorschrift zu verfahren. (A. XVIII. 847. — 3. 14?.)

2) C. R. der K. Reg. zu Trier v. 3. Febr. 1835 an sämmtl. K. Landräthe, betr. die von den Ortseinwohnern zu Gemeindewegen zu leistenden Arbeiten.

Nach einer uns von dem Hr. Oberpräsid. der Rheinprovinz mitgetheilten C. Verf. des Hr. Ober=Prokurators zu Coblenz, ist der Fall vorgekommen, daß ein Friedensgericht einige Einwohner einer Gemeinde, gegen welche protokollirt worden war, weil sie die Naturalprästation bei einer Pflasteranlage, auf die Aufforderung der Ortsbehörde nicht geleistet hatten, freigesprochen. Gegen dieses Urtheil wurde der Kassations=Rekurs ergriffen, und das Urtheil kassirt,

weil die von dem Ortsvorstande getroffene Anordnung das kleine Straßenwesen (petite voirie) zum Gegenstande hatte, und sich sowohl dem Art. 3 Tit. XI des G. v. 24. Aug. 1790 als dem Art. 471 Nr. 5 des Strafgesetzbuches, anschloß.

Wir theilen Ihnen diese, für die Ausführung der Arbeiten auf den Gemeindewegen so wichtige Entscheidung, mit der Aufgabe mit, auch den Bürgermeistern Ihres Kreises Kenntniß davon zu geben, und besonders diejenigen, welche als Beamte des öffentl. Min. bei den Friedensgerichten fungiren, darauf aufmerksam zu machen.

Für diesen Zweck lassen wir Ihnen lithographirte Exemplare dieser Verf. zur Vertheilung an die Bürgermeister zugehen. (A. XIX. 270. — 1. 193.)

3) Instr. zur Unterhaltung, Instandsetzung und Anlegung der Gemeinde=Wege im Reg. Bez. Trier.

(Ulrich, das Kommunal=Wegwesen in Rheinpreußen, S. 72—120.)

DD. Vergl. die Gemeindewege=Ordnung (des Landraths des Kreises Bonn) v. 30. Okt. 1823 und die Anweisung (desselb. Landraths) v. 12. März 1819 zur Ausbesserung und Unterhaltung der Gemeindewege für den Kreis Bonn. (A. VII. 980. u. 986. — 4. 150. u. 151.)

Drittes Kapitel.

Von den öffentlichen Fußwegen.

I. Das A. L. R. erwähnt der Fußwege nur in Thl. I. Tit. 22. (von den Gerechtigkeiten der Grundstücke) und bestimmt darüber in den §§. 63. und 64.

§. 63. Gebahnter Fußsteige auf offenen Feldern kann ein Jeder sich bedienen.

§. 64. Hat aber der Eigenthümer den gemeinen Gebrauch solcher Fußsteige durch Gräben, Kreuze, Schlagbäume oder andere dergleichen Merkmale untersagt, so kann nur derjenige, welchem eine besondere Vergünstigung eingeräumt worden, davon Gebrauch machen.

II. Die Central=Behörden haben über diesen Gegenstand folgende Verfügungen erlassen:

1) R. des K. Min. des Inn. und der P. (v. Rochow) v. 8. Juli 1838 an das K. Polizeipräsidium in Berlin. Die Polizei=Behörde ist verpflichtet,

[1]) Vergl. oben S. 412.

die nur für Fußgänger bestimmten öffentlichen Wege als solche durch aufzustellende Warnungstafeln zu bezeichnen.

Dem K. Polizeipräsidio eröffne ich, unter Mittheilung des Gesuchs des hiesigen Magistrats um Aufstellung von Warnungstafeln auf den Feldern der Kölnischen Feldmark, v. 15. v. M., daß das Gesuch des Magistrats vollständig begründet ist; denn es handelt sich hier nicht von Privatwegen, deren Schutz allerdings lediglich dem Eigenthümer zu überlassen ist; sondern von öffentlichen Wegen, deren Benutzungsart, und daß sie nur für Fußgänger bestimmt sind, von der Polizeibehörde schon deshalb anzuzeigen ist, weil sonst die willkührliche Benutzung zum Reiten und Fahren die Wege verschlechtern und zu Zeiten grundlos machen, und dadurch ihre eigentliche Benutzung vereiteln würde. In dieser Beziehung erscheint daher die Aufstellung von Warnungstafeln an den dazu passenden Stellen auf der gedachten Feldmark zweckmäßig und nothwendig, und wird dem K. Polizeipräsidio hiernach die weitere Ausführung des in Rede stehenden Antrags überlassen.

(A. XXII. 775.—3. 199.)

2) R. der K. Min. des Inn. u. der P. (v. Rochow) u. der Fin. (v. Alvensleben) v. 30. Nov. 1839, an die K. Reg. zu Merseburg. Die Polizei-Behörde ist berechtiget und verpflichtet, die Herstellung und Unterhaltung öffentlicher Fußwege, ev. im Interimistikum, herbeizuführen.

Die K. Reg. geht in Ihrem Ber. v. 10. v. M. von einer richtigen Ansicht aus, wenn sie annimmt, daß auch ein Fußsteig ein öffentlicher Weg sein könne, und daß, wenn es sich um einen solchen öffentlichen Weg handle, die Wegebau-Polizeibehörde so befugt als verpflichtet sei, die Herstellung desselben, event. im Interimistico, herbeizuführen, in sofern von der Unzugänglichkeit des Weges eine Störung des öffentlichen Verkehrs zu befürchten ist, in derselben Art auch für dessen Unterhaltung zu sorgen.

Die unter dem 10. Nov. 1837 (Ann. S. 1085)[1]) an die Reg. zu Stettin erlassene Verf. steht, als auf anderen Voraussetzungen beruhend, dem nicht entgegen, indem die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen Weges nicht unstreitig war.

(A. XXIII. 920. – 4. 149.)

3) R. der K. Min. des Inn. und der Fin. (v. Alvensleben) v. 31. Juli 1840 an den Magistrat zu N. und abschriftlich an die K. Reg. zu Potsdam. Die Einwirkung der Polizei-Behörde auf die Erhaltung und Instandhaltung von Fußwegen muß sich auf unzweifelhaft öffentliche Fußsteige beschränken.

Dem Magistrat gereicht auf Seine Beschwerde v. 10. Sept. v. J. wegen der von der K. Reg. zugelassenen Sperrung des über die Grundstücke der N. N. führenden Fußweges zum Bescheide, daß es allerdings zwar in der Befugniß der Polizeibehörde liegt, im Wege des Interimistikums die Sperrung eines Weges zu verhüten, wenn sie solchen als einen öffentlichen ansehen zu müssen glaubt, und daß diese Befugniß auch bei Fußwegen geltend zu machen ist, sofern sie als öffentliche Wege erscheinen. Es fehlt jedoch an bestimmten Kriterien für die Oeffentlichkeit eines Weges und insbesondere gewährt bei Fußsteigen das A. L. R. für die Entscheidung hierüber keinen sichern Anhalt. Denn da nach dem A. L. R. §§. 63. 64. Tit. 22. Thl. 1. der Grundbesitzer berechtigt ist, den gemeinen Gebrauch der über seinen Grund und Boden führenden Fußsteige, wenn solche auch früher Jedem offenstanden, zu untersagen, so kann selbst die seit langer Zeit stattfindende allgemeine Benutzung noch nicht für die Behauptung der Oeffentlichkeit eines Fußsteiges entscheidend sein, und es muß die Einwirkung der Polizeibehörde sich auf diejenigen Fälle zu beschränken, in denen nach den vorliegenden Verhältnissen die bisherige Benutzung des Fußsteiges, nicht blos als eine Folge der im §. 26. Tit. 22. Thl. I. A. L. R. begründeten allgemeinen Befugniß eines Jeden, zu seiner Bequemlichkeit sich der vorhandenen offenen Fußsteige zu bedienen, sich darstellt, sondern der Fußsteig als ein für den Verkehr der Gegend nothwendiges und eigends dazu bestimmtes Kommunikationsmittel anzusehen ist.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1840. S. 323. Nr. 582.)

III. Mit den öffentlichen Fußwegen in gleicher Kathegorie stehen die sogenannten Bürgersteige in den Städten insofern, als sie lediglich zum Gebrauche für Fußgänger bestimmt sind. Es treten indeß in Betreff derselben andere polizeiliche Rücksichten hinzu, einmal die Sicherheit der Fußgänger auf den Straßen, und sodann die Beziehung auf baupolizeiliche Bestimmungen.

---

[1]) Vergl. das R. v. 10. Nov. 1837 unten in Thl. II. (von den Privat-Wegen.)

Das A. L. R. enthält hierüber in Thl. I. Tit. 8. §§. 73., 74., 78.—82. folgende Vorschriften:

§. 73. Bauanlagen auf Straßen, wodurch Gehende, Reitende oder Fahrende Beschädigungen ausgesetzt werden, soll die Obrigkeit nicht dulden.

§. 74. Niemand darf in Gegenden die zum Ab- und Zugang des Publikums bestimmt sind, vor seinen Fenstern oder an seinem Hause etwas aufstellen oder aufhängen, durch dessen Herabsturz jemand beschädigt werden könnte.

§. 78. Die Straßen und öffentlichen Plätze dürfen nicht verengt, verunreinigt, oder sonst verunstaltet werden.

§. 79. Besonders darf Niemand, ohne ausdrückliche Bewilligung der Obrigkeit, einen Kellerhals oder anders dergleichen Nebengebäude, auf die Straße zu anlegen.

§. 80. Auch die Einrichtung von Keller- und Ladenthüren, welche auf die Straße gehen, die Anlegung neuer, oder Wiederherstellung eingegangener Erker, Löben und auf die Straße hinausgießender Dachrinnen, die Aufsetzung von Wetterdächern, und in die Straße hin sich erstreckenden Schildern, so wie die Errichtung von Blitzableitern, darf nur unter Erlaubniß der Polizeiobrigkeit, und nach den von dieser zu ertheilenden Anweisungen vorgenommen werden.

§. 81. Uebrigens aber kann jeder Hauseigenthümer den sogenannten Bürgersteig, so weit er das Steinpflaster zu unterhalten hat, unter den §. 78. bestimmten Einschränkungen nutzen.

§. 82. Nähere Bestimmungen über die §§. 78—81 berührten Gegenstände, bleiben den besonderen Polizei-Gesetzen eines jeden Orts vorbehalten.

Hiernach ist überall die nähere Bestimmung über die Bürgersteige dem Ermessen der Polizei-Behörde jedes einzelnen Ortes überlassen.

Vergl. die hierauf bezüglichen Erlasse der Central- und Provinzial-Behörden in Thl. VI. des Werkes (Polizei-Wesen) Bd. 2. S. 342. ff. und 807. ff., desgleichen Suppl. Bd. 1. S. 163—166 und Suppl. Bd. 2. S. 169—170.

Zweiter Abschnitt.

Von den technischen Vorschriften bezüglich des Baues und der Instandsetzung der nicht chaussirten Wege.

1) Publik. der K. Reg. zu Gumbinnen v. 12. April 1817. Grundsätze über die Art und Weise der Wegebesserung.

Im Gefolge unserer C. Verf. v. 24. März d. J. in Betreff der Wegebesserungen, haben die Polizeibehörden dieses Dep. nun die geforderten Nachweisungen eingereicht, woraus uns sämmtl. schlechte Stellen hiesiger Landstraßen, so wie die zu deren Ausbesserung Verpflichteten vollständig bekannt geworden sind; auch ist an die betr. Kreisbehörden das Erforderliche verfügt, und wird auf die genaueste Befolgung dieser Verf. mit Ernst und Nachdruck gehalten werden.

Um jedoch den Wegebesserungspflichtigen ihre Arbeit zu erleichtern und letzteren eine zweckmäßige Ausführung zu sichern, haben wir uns, vorzüglich durch die vielfältige Unzweckmäßigkeit der bisherigen Wegebesserungen, veranlaßt gefunden, die hiezu wesentlich erforderlichen generellen Grundsätze nachstehend anzugeben:

Eine möglichst vollständige Ableitung des Wassers ist die erste Forderung der Wegebesserungen, vorzüglich in unserm Lehmboden. Hiezu dient die Aufräumung der vorhandenen, oder die Aufgrabung neuer Seitengraben, welche 2 bis 4 Fuß Unterbreite und eben so viel Tiefe haben, beides je nachdem der Weg höher oder tiefer liegt. Die Grabenwände müssen um so schräger sein, je weniger Festigkeit die Erdart hat, in der man gräbt. Das Nachfallen dieser Grabenwände wird man durchs Besäen mit Heusaamen demnächst am leichtesten verhindern. Die Grabenerde muß da, wo solche nicht zur Erhöhung des Weges verwandt, sondern als Wall aufgesetzt wird, auf der Feldseite des Grabens, und zwar wenigstens sechs Fuß von der Grabenkante, entfernt liegen, — besser ist's aber, diese Erde zu planiren. Alle Seitengraben müssen mit dem Wege selbst einerlei Gefälle haben.

Da wo zwei abfallende Graben sich im tiefsten Punkt begegnen, muß, von diesem aus, eine Queerabwässerung angelegt werden; diese geht dort rechts und links aus den Seitengraben in das abhängige Feld hinein. Ist dieses Letztere nur nach einer Seite abhängig, so muß die Ableitung aus dem höher liegenden Seitengraben, queer über die Straße, in den niedrigeren und aus diesem dann — auf eine angemessene Strecke — in

die abhängige Seite der Flur fortgeführt werden. Die hierdurch entstehende Queerrinne der Straße wird entweder mit Steinen gepflastert; — wobei die Brücksteine jedoch durchaus in Moos gesetzt werden müssen; oder, wenn die Abwässerung bedeutend ist, durch eine angemessene Wegebrücke überdeckt.

Die, vorzüglich beim Lehmboden so sehr nothwendige Trockenheit der Landstraßen wird — neben einer vollständigen Abwässerung — auch durch eine gegen das angränzende Terrain möglichst erhöhte Lage befördert, und es gehört hierher zugleich eine gewölbte Oberfläche der Straße, wobei die Mitte am höchsten lieget, und — der Queere nach — in einem flachen Bogen nach den beiden Seitengraben sich hinabsenkt.

Zu dieser Erhöhung der Wege, so wie zur dauerhaften Ausfüllung der ausgefahrnen Vertiefungen, ist Kies und Grand das vorzüglichste Material, besonders in unserm zähen strengen Lehmboden. Gerade aber ist dies so wünschenswerthe Material selten in der Nähe zu haben. Es muß jedoch da, wo ein nicht zu sehr entfernter Strom, der gewöhnlich Grandufer hat, oder ein nicht zu weit entlegnes Kieslager, oder wenigstens grober Sand sich findet, (welcher Letztere, mit Lehm gemischt, wenigstens einigen Ersatz liefern würde) die Mühe, dies Material herbeizufahren, nicht gescheut werden; denn sie wird durch die vollständigere Erreichung des Zwecks und vorzüglich durch eine sonst nie zu erreichende Dauer vollkommen sich belohnen. Da wo Kies oder Grand, oder auch selbst grober Sand nur in geringer Quantität herbeigeschafft werden kann, muß dieses Material nur zur obern Lage verwendet werden.

In vielen Gegenden dieser Provinz ist aber von allen diesem Material durchaus nichts zu haben, wenn man es nicht von meilenweiten Entfernungen herbeifahren will. In diesem Fall bleibt freilich nichts anderes übrig, als, zur Ausfüllung und Erhöhung der Wege, gewöhnliche Erde, ja oft sogar Lehm anwenden zu müssen. Hiebei muß dann aber wenigstens Beides so trocken sein als irgend möglich, und darf durchaus nicht in großen Stücken, sondern muß vielmehr kleingeschlagen auf den Weg gebracht werden.

Zu dieser Wegebesserung ist vorzüglich eine trockne Frühjahrswitterung die günstigste, damit die lose Erdausfüllung, welche gewöhnlich aus den Grabenräumungen entnommen wird, möglichst trocken ist und festgefahren werden kann, bevor der Regen sie trifft; denn, wenn während oder kurz nach einer solchen Wegebesserung Regen eintritt, so ist diese Ausbesserung schlimmer als gar keine. — Ist sie aber bei einer trocknen Frühjahrswitterung geschehen, so ist die Ausfüllungsmasse in wenig Tagen völlig ausgetrocknet und kann alsdann sofort geegget werden, was hiebei hauptsächlich nothwendig bleibt. Alsdann wird diese Ausfüllung sich eben und gleichförmig festfahren, und die Wegebesserung ist dann, auch selbst bei diesem ungünstigen Boden und Material, in der Regel gut und dauerhaft.

Steinpflaster sind im Lehmboden, in den mehresten Fällen, von gar keiner Dauer und dabei äußerst kostspielig. Faschienen aber sind als Wegebesserungsmaterial, so wie auch Knüppeldämme, durchaus nirgend anders mehr zu dulden, als höchstens noch zum Nothbeheif in Sümpfen und Morästen.

Geht eine Landstraße durch Wald, so wird es vorzüglich auf Ausrodung der Stobben und Wurzeln, die im Wege liegen, so wie auf Fortschaffung der Bäume und Aeste ankommen, die dort hinderlich sind.

Liegen Steine im Wege, so wird man sie mit Vortheil zur Feldbewährung sammeln und aufsetzen, größere dagegen versenken können.

Wege im Sandboden für die dürre Jahreszeit weniger lästig zu machen, bleibt oft nichts anderes übrig, als eine fremdartige Beimischung, wozu man oft mit Vortheil Torferde angewandt hat, die auch häufig vom Sandboden nicht entfernt ist.

Jede Frühjahrsbesserung der Landstraßen muß noch im Juni zwischen der Saat und dem Heuaust ergänzt werden, indem dann jede bedeutende Erdausfüllung sich gesenkt hat, folglich einer Nachfüllung und erneuerten Planirung bedarf.

Auch ist es nirgend und auf keine Weise zu dulden, daß Viehtriften auf öffentl. Landstraße beibehalten werden. Wo solche noch stattfinden, müssen sie sofort verlegt werden.

Die Bepflanzung der Landstraßen ist gleichfalls unerläßlich nothwendig; sie geschieht im Frühjahr, ehe das Laub ausschlägt; oder im Herbste, wenn es eben abgefallen ist. Die Bäume müssen stets an dem innern Grabenborde, nach dem Wege hin, gesetzt werden, und man könnte dazu wohl statt der Weiden, auch Pappeln und andere schönere Baumgattungen wählen.

Die unterz. Reg. wird mit unerläßlicher Strenge darauf halten, daß nun die Landstraßen in allen Gegenden des Dep. den polizeil. Anordnungen gemäß, nach den hier vorgezeichneten Grundsätzen vollständig und dauerhaft gebessert und hierdurch in denjenigen Zustand gesetzt werden, den das reisende Publikum zu fordern berechtigt ist — und welcher eine sichere und freie Kommunikation für sich bedingt, die zu den wichtigsten Angelegenheiten eines jeden civilisirten Staates gehört. (A. I. 247.—2. 148.)

2) Publik. der K. Reg. zu Gumbinnen v. 3. April 1818 denselben Gegenstand betr.

Die wohlthätigen Erfolge der Wegebesserungs-Arbeiten, welche im v. J. bei sämmtl. Landstraßen dieser Provinz ausgeführt wurden, sind jetzt schon unverkennbar und belohnen am besten jede darauf verwandte Anstrengung der hiesigen Einsassen und jede thätige Mitwirkung der Behörden.

Die Erhöhung, ja selbst auch nur die Dauer dieser Erfolge wird aber einzig und allein von der ununterbrochenen Fortsetzung der Wegebesserungs-Arbeiten abhängig bleiben, woher diese jetzt mit demselben Eifer der Behörden, mit derselben Kraftanstrengung der Einsassen aufs neue eintreten müssen.

Sämmtl. K. Polizeibehörden, Mag. und adeliche Dominien, Intendantur- und Domainenämter, werden demnach hiemit angewiesen, mit aller Umsicht und mit regem Eifer dahin zu wirken, daß mit diesen Wegebesserungs-Arbeiten Ansichts dieses auf allen Post- und Landstraßen ihrer Bez. vorgegangen werde.

Die dabei stattfindenden Vorschriften sind bereits unterm 12. April d. J. in diesen Amtsbl., so wie im hiesigen Intelligenzbl. zur öffentl. Kenntniß gebracht und werden hiemit im ganzen Umfange wiederholt.

Vorzüglich aber sind die Räumungsarbeiten der Seiten- und Quergräben, die Anlage kleiner Feldsteinbrücken, wo Queerabwässerungen solche erfordern; ferner das Planiren und Eggen der Wege, die Erhöhung der Mitte und die Abflächung der Seiten jedes Weges nach dem Graben hin, außerdem aber, wo es nur irgend möglich ist, das Befahren der Lehmwege mit einer 6 Zoll hohen Grandschicht, wenn diese auch nur die Mitte der Wege in einer Breite von 16 Fuß einnimmt, endlich aber das Bepflanzen sämmtl. Land- und Poststraßen auf alle Weise in Ausführung zu bringen. Auch wird hier noch besonders in Erinnerung gebracht, daß bei der beabsichtigten dauerhaften Instandsetzung der Wege die Anwendung von Faschinen durchaus nicht geduldet werden kann.

Die Kreisdirektoren sind noch besonders angewiesen, sowohl persönlich hierauf einzuwirken, als auch auf die zweckmäßige kräftige Anordnung und Leitung der Lokalbehörden hiebei ganz besonders zu wachen, wobei es ganz vorzüglich darauf ankommen wird, die betr. Einsassen mit Ordnung und dem Zwecke angemessen bei dieser Arbeit anzustellen, darauf zu halten, daß hiebei jeder seine Pflicht erfüllt, und bei den Säumigen nöthigenfalls alle Grade der Exekution anzuwenden, um nicht durch die Schuld einzelner Remittenten die Anstrengung aller derjenigen Einsassen, die hiebei ihre Pflicht erfüllten, wieder zu vernichten 2c. (A. I. 496.—2. 117.)

3) Publik. der K. Reg. zu Erfurt v. 15. Nov. 1834. — Abbringen der Feldsteine von den Aeckern, und Verwendung derselben zur Wegebesserung.

Zufolge der von den H. Landräthen eingereichten Uebersichten sind in dem jetzt ablaufenden Jahre von den Gemeinden des hiesigen Reg. Bez. wiederum 19,918 Fuhren Feldsteine von den Aeckern abgebracht, und zur Verbesserung der Verbindungswege verwendet, auch sind da, wo dergl. Steine nicht vorhanden, von mehreren Kommunen durch Bruchsteine die Kommunalwege wesentlich verbessert, sowie die Dorfstraßen chaussirt worden. Nachstehende Gemeinden haben sich hierbei durch besondere Thätigkeit hervorgethan: 2c. 2c.

Indem wir dieses lobenswerthe Bestreben für Verbesserung der Bodenkultur und der Kommunikation hiermit zur öffentl. Kenntniß bringen, und den Ortsbehörden unser beifälliges Anerkenntniß der von ihnen hierunter bewiesenen, ihnen zur Ehre, und ihren Gemeinden zum Nutzen gereichenden Wirksamkeit ausdrücken, hegen wir das Vertrauen, daß diejenigen Gemeinden, welche sich bisher in dieser Hinsicht ausgezeichnet haben, in ihrem Eifer fortfahren, diejenigen aber, welche zurückgeblieben sind, in Zukunft, soviel es die Beschaffenheit ihrer Ländereien thunlich macht, dem guten Beispiele nachfolgen werden.

Die H. Landräthe wollen auch künftig bei ihren Kreisbereisungen diesen Gegenstand aufmerksam berücksichtigen, und da, wo es nöthig ist, zur Thätigkeit für den zwiefach nützlichen Zweck ermuntern. (A. XVIII. 1107.—4. 129.)

4) R. des K. Oberpräsid. der Provinz Posen v. 14. Jan. 1842 an die K. Reg. in derselben. Anlegung von sogenannten Lehmchausseen.

Auf mehreren Punkten der Provinz — beispielsweise im Bomster und im Schubiner Kreise — hat man sandige Wegestrecken in sogenannte Lehmchausseen verwandelt und dadurch die Kommunikation in sehr erfreulicher Weise gefördert. Eine rechtliche Verbindlichkeit der Einsassen kann hiefür nicht füglich in Anspruch genommen werden. Da es jedoch nur auf Hergabe des Lehms, auf Fuhren zur Herbeischaffung und auf die Arbeit zur Ausbreitung und Ebenung desselben ankommt, das Material in der Regel unentgeldlich oder billig zu erlangen ist, und die Dienste, wenn sie in einer nicht gerade für bringende Feldarbeiten zu benutzenden Periode des Jahres eintreten, wenn sie successiv verwendet

werden und wenn sie sich auf eine angemessene Zahl von Interessenten vertheilen, dem Landmann durchaus nicht schwer fallen können, so dürfte der gleiche Zweck im Wege freiwillig herbeizuführenden Uebereinkommens auch in anderen, dazu geeigneten Gegenden der Provinz um so mehr zu erreichen sein, als die geringe Mühwaltung mit den für die Nachbarschaft eines solchen Straßenduktes zu erwartenden bedeutenden Vortheilen in keinem Verhältniß steht. — Bei dergleichen mit Lehm bedeckten Wegen ist nur die Vorsicht zu beobachten, daß sie bei nassem Wetter nicht befahren werden dürfen. Zu dem Ende ist allemal ein Theil der zeitherigen Straße frei zu lassen, um in solchen Perioden benutzt zu werden. Im Frühjahr sind die sich Anfangs hin und wieder bildenden tieferen Geleise wieder zu ebenen, was aber mit geringer Mühe geschehen kann. Ueberhaupt erfordert die Unterhaltung solcher Lehmchausseen keinen irgend bedeutenden Aufwand von Kräften und Mitteln. Auch ist es in dieser Hinsicht, so wie für die erste Anlage zweckmäßig, jeder konkurrirenden Ortschaft bestimmte einzelne Strecken zur Bearbeitung und Unterhaltung zu überweisen. Wege dieser Art sind bei trockenem Wetter wirklichen Chausseen fast gleich zu benutzen, und die Verbesserung ist überall da, wo der vorhandene Sand die Kommunikation zeither beschwerlich machte, von sehr großer Bedeutung.

Eine ꝛc. Reg. ersuche ich ganz ergebenst, die Landräthe in Wohlderen Depart. auf diesen Gegenstand aufmerksam zu machen und ihre thätige und umsichtige Mitwirkung dafür in Anspruch zu nehmen, daß für denselben in der angedeuteten Weise möglichst vielf geschehe. Von den Erfolgen der diesfälligen Bemühungen wolle mich Wohldieselbe seiner Zeit in Kenntniß setzen. (Min. Bl. der inn. Verw. 1842 S. 39 Nr. 56.)

5) C. R. der K. Reg. zu Posen, Abth. des Inn. v. 19. März 1849 an deren sämmtl. Landräthe, mit Vorschlägen für die leichtere und schnellere Instandsetzung der Landstraßen.

Die in der abschriftl. Anl. (a.) enthaltenen Vorschläge des Bau-Inspektors Laacke werden Ew. ꝛc. nachrichtlich mitgetheilt und zur Beachtung empfohlen.

Anl. a.

Einer K. ꝛc. Reg. erlaube ich mir noch, zur leichteren und schnelleren Instandsetzung der Landstraßen, besonders auf strengem Lehmboden, wo im Herbste oft Löcher ausgefahren werden, ein Verfahren in Vorschlag zu bringen, das in einigen Kreisen Westpreußens Anwendung gefunden hat. Es wird nämlich alljährlich bei Vornahme der Wegebesserungen im Frühjahre mit Rücksicht darauf, daß der Landmann nicht zu jeder Jahreszeit ohne Nachtheil in seiner Wirthschaft seine Gespanne zur Ausbesserung der Landstraßen hergeben kann, zu gleicher Zeit noch längs der Straße in Entfernungen von etwa 50 zu 50 Ruthen mehrere Fuder Sand angefahren und aufgeruthet.

Werden nun im Herbste, wo der Landmann mit seiner Ackerbestellung sehr beschäftigt ist, bei nasser Witterung die Wege schlecht, so werden nur durch Handdienste die schlechten Stellen reparirt, das Wasser in den Vertiefungen abgeleitet, und der benöthigte Sand angekarret, wozu in jedem Dorfe, an der Straße liegend, einige Kumkarren vorhanden, und einige Gemeindeglieder angewiesen sind, die Aufsicht darüber zu führen.

Auch bei plötzlich eintretendem Froste werden tiefe Geleise mit Sand ausgefüllt, und wird sodann mit der Zeit durch die Mischung des Sandes mit dem Lehm eine Verbesserung der Straße erreicht; — wogegen bei den in der Art vorzunehmenden Hauptreparaturen, daß auf eine schlechte Straßenstrecke durchweg eine 6 bis 8 Zoll hohe Sandlage aufgebracht wird, die Straße zwar dann bei schlechtem Wetter gehörig fahrbar, für den Sommer aber die sonst feste Straße in eine Sandstraße umgeschaffen wird. Laacke, Bauinspektor.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1849 S. 51 Nr. 79.)

6) In Betreff des Baues und der Unterhaltung der Gemeindewege in der Rheinprovinz, vergl. Absch. I. Kap. 2. sub II. (Oben S. 411. ff.)

Dritter Abschnitt.

Von den Baumpflanzungen an nicht chaussirten Wegen.

I. Von der Verpflichtung zur Bepflanzung der Landstraßen mit Bäumen.

1) Für Schlesien sind zahlreiche Verordnungen ergangen, welche den Dominien und Gemeinden die Anpflanzung von Bäumen an den Landstraßen zur Pflicht machten. Hierher gehören:

a) das C. v. 9. Febr. 1756 an sämmtl. Land- und Steuer-Räthe, sowie an den Magistrat zu Breslau (Korn's Ed. Samml. Bd. 6. S. 224);

b) R. der Breslauer Kriegs- und Domainen-Kammer v. 28. Febr. 1756 (a. a. O., S. 228.);

c) E. dd. Glogau den 15. und Breslau den 16. März 1763. (a. a. O. Bd. 7. S. 206.);

d) E. v. 23. Jan. 1764, durch welches auch die Anlegung besonderer Baumschulen befohlen wurde (a. a. O., Bd. 8. S. 19).

Es wurden alle Mittel versucht, um die an der Straße liegenden Dominien und Gemeinden zur Pflanzung von Alleen an den Landstraßen, bald von Weiden, Linden und Pappeln, später von Obstbäumen, zu bewegen, die Landräthe wurden dafür persönlich responsabel gemacht, allein das Werk wurde dennoch nur sehr allmählig gefördert.

2) R. des K. Min. des Inn. u. der P. (v. Schuckmann) v. 11. Mai 1827, an die K. Reg. zu Breslau. Zwangsweise Anhaltung zur Erfüllung der Verpflichtung der Bepflanzung der Landstraßen mit Bäumen[1]).

Auf den Ber. der K. Reg. v. 23. v. M. wird nach dem Antrage v. 3. März d. J. hierdurch genehmigt, daß die Grundbesitzer der gewöhnlichen Landstraßen, oder diejenigen, welche nach bestehenden Verträgen oder Observanzen zur Unterhaltung dieser oder jener Landstraße verpflichtet sind, wenn sie den zwei bis dreimaligen Anmahnungen nicht nachkommen, entweder zur Bepflanzung der Landstraße mit Bäumen exekutivisch angehalten, oder aber, wenn auch die executio ad faciendum fruchtbar bleibt, diese Bepflanzung auf ihre Kosten bewerkstelliget, und letztere ohne Weiteres exekutivisch beigetrieben werden dürfen. (A. XI. 775.—3. 116.)

3) R. des K. Min. des Inn. u. der P. (Köhler) v. 14. Juli 1828, an die K. Reg. in Stettin. Verpflichtung zur Bepflanzung der Landstraßen mit Bäumen.

Der K. Reg. wird auf Ihre Anfrage v. 25 v. M. eröffnet: daß das angezogene R. v. 30 Jan. 1810 der Verpflichtung der Einsassen zur Bepflanzung der Landstraßen mit Bäumen nicht entgegengesetzt werden kann, weil dasselbe selbstredend hauptsächlich und eigentlich nur die allgemeine Zwangs-Verbindlichkeit zur Anlegung von Weiden-Plantagen betrifft, und selbst diese Zwangs-Verbindlichkeit nur »versuchsweise« und in soweit suspendirt wissen will, als nicht andere polizeiliche Rücksichten außer dem allgemeinen Holz-Kultur-Interesse deren Beibehaltung gebieten sollten, auch dem weiteren Inhalte dieses R. gemäß die Bepflanzung der Landstraßen als eine nothwendige fortdauernde Polizei-Maaßregel ausdrücklich bevorwortet, und Niemanden von den zum Wegebau Verpflichteten eine Befreiung davon zugestanden ist.

Es leidet sonach keinen Zweifel, daß die Bestimmungen in der Verf. an die Reg. zu Breslau v. 11. Mai v. J.[2]) in dem Depart. der K. Reg. ebenfalls zur Richtschnur genommen werden müssen. (A. XII. 778.—3. 113.)

4) R. des K. Min. des Inn. u. der P. (v. Brenn) v. 17. Febr. 1834, an die K. Reg. zu Merseburg. Verpflichtung zur Bepflanzung der Kommunikationswege mit Bäumen.

Der Ber. der K. Reg. an das K. Min. des Inn. für H. und G. v. 26. Sept. 1832 wegen der Verpflichtung der Dorfgemeinden in den vormals Sächsischen Landestheilen, die Kommunikationswege mit Bäumen zu bepflanzen, hat zwischen dem gedachten Min. u. dem Min. des Inn. u. der P. über die Frage:

ob das Sächsische Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 und das frühere v. 11. Mai 1726 noch für gültig, oder nach §. 2. des Publikations-Patents v. 15. Nov. 1816 für aufgehoben zu achten?

eine Berathung veranlaßt, deren Resultat der K. Reg. zu seiner Zeit bekannt gemacht werden soll.

Inmittelst hat aber das K. Min. des Inn. für H. u. G., da in dem gedachten Ber. von Landstraßen nicht die Rede ist, die Bescheidung darauf dem unterzeichneten Min. überlassen.

Der K. Reg. wird daher eröffnet: daß zwar das unterzeichnete Min. jene beiden

---

[1]) Strombeck (Ergänzungen zu A. L. R. II. 15. §. 13.) meint, daß dies R. mit den Grundsätzen des A. L. R. II. 15. §§. 13—15 nicht vereinbar sei und nimmt an, daß es sich nur auf Schlesien mit Rücksicht auf das dort geltende E. v. 23. Jan. 1764 (s. oben sub 1.) beziehe. Vergl. indeß das nachfolgende R. v. 14. Juli 1828 an die K. Reg. zu Stettin.

[2]) Vergl. vorstehend sub 2.

Mandate nicht mehr für gültig hält, indessen in Betreff der Bepflanzung der Feldwege auch der Meinung ist, daß es dabei, selbst wenn beide Mandate noch gültig sein sollten, nicht einmal auf dieselben ankommen werde, da das Mandat v. 28. April 1781 nichts hiervon enthält, und das v. 11. Mai 1726 die Pflanzung der Bäume an den Straßen und Feldwegen nicht unbedingt, sondern nur da, »wo es sich sonst schickt«, anordnet.

Hiernach kann selbst nach dem G. v. 11. Mai 1726 die Bepflanzung der Straßen und Feldwege nur da zwangsweise verlangt werden, wo das polizeiliche Bedürfniß es erfordert. Die K. Reg. wird aber auch ohne jenes G. in allen Fällen, wo das polizeiliche Bedürfniß es erfordert, einen Feldweg entweder durch Pflanzung von Bäumen oder auf sonstige Art besonders zu bezeichnen, diese Bezeichnung zu fordern befugt sein, und übrigens die Frage: wo das polizeiliche Bedürfniß eintrete? in speciellen Fällen nach den besonderen Verhältnissen beurtheilt werden müssen, wogegen die Bepflanzung aller und jeder Feldwege ohne Unterschied nicht zu fordern, und eine solche Forderung auch nicht durchzusetzen sein wird. (A. XVIII. 237.—1. 139.)

5) Publik. der K. Reg. zu Münster v. 26. Juli 1828. Beförderung der Bepflanzung der öffentlichen Landstraßen mit Bäumen und Verpflichtung der Gemeinden hierzu.

Es ist mehreren Orts bereits ein nachahmungswerther Sinn für die Bepflanzung der öffentlichen Landstraßen mit Bäumen an den Tag gelegt, wodurch solche Wege eben so sehr verschönert worden, als die Bepflanzung hauptsächlich zu mehrerer Sicherheit des Publikums bei Nacht sowohl, als im Winter bei tiefem Schnee rc., wo die Wege nicht zu unterscheiden sind, dient, so daß nicht allein eine Ausdehnung solcher Bepflanzung im Allgemeinen zu wünschen, sondern es vielmehr als Pflicht der Gemeinden anzusehen ist, daß alle öffentliche Wege zur polizeilichen Sicherheit derselben mit Bäumen bepflanzt werden.

Wir veranlassen aus diesem Gesichtspunkte die Herren Landräthe hierdurch, sich solche Bepflanzungen durch die Gemeinden oder Privatunternehmer, soweit es die örtlichen Verhältnisse nur irgend gestatten, möglichst angelegen sein zu lassen, und gegen Ende eines jeden Jahres anzuzeigen, wie viel laufende Ruthen Landstraßen überhaupt bepflanzt sind, wie viel davon im laufenden Jahre bepflanzt worden, und wie viel von den noch zu bepflanzen übrig gebliebenen Strecken muthmaßlich im folgenden Jahre werden bepflanzt werden.

Dabei wird nachgelassen, in der Regel die Bäume bis zu 5 Ruthen von einander zu setzen, in sofern eine dichtere Bepflanzung zu viele Kosten verursachen, und vielleicht die Besorgniß einer nachtheiligen Einwirkung auf die Benutzung der anschießenden Aecker erwecken möchte. Wo dagegen, wie hier nur selten der Fall sein wird, die Straßen abhängig laufen, oder über erhabenes Terrain führen, muß, der öffentlichen Sicherheit wegen, unerläßlich eine engere Bepflanzung statt finden, und wird hierunter den Herren Landräthen überlassen, die Entfernung der Bäume mit Rücksicht auf die vorhandene Gefahr in jedem einzelnen Falle zu bestimmen.

Hiernach sind nun da, wo die Straßen in der Art noch nicht regulirt sind, die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, und mit den Pflanzungen da, wo es nicht diesen Herbst noch geschehen kann, im nächsten Frühjahr vorzuschreiten. (A. XII. 779.—3. 114.)

6) Für den Westrheinischen Theil der Rheinprovinz disponiren über diesen Gegenstand folgende Erlasse:

a) G. v. 28. Febr. 1805. (9 Ventose XIII.)

Art. 1. Die großen Straßen des Reichs, welche noch nicht bepflanzt sind, aber bepflanzt werden können, sollen durch die anschießenden Eigenthümer nach der Beschaffenheit des Bodens mit Wald- und Fruchtbäumen bepflanzt werden.

Art. 2. Die Pflanzungen sollen im Innern der Straße, auf Eigenthum des Staats mit einem Gegengraben geschehen, welcher durch die Straßenbau-Verwaltung gemacht und unterhalten wird.

Art. 3. Die anschießenden Eigenthümer sollen die Bäume, sowie deren Ertrag in Eigenthum besitzen; jedoch dürfen sie dieselben nur mit Erlaubniß der Straßenbau-Verwaltung und unter der Bedingung der Ersetzung abhauen, abschneiden oder ausreißen.

Art. 4. Wenn die anschießenden Eigenthümer binnen 2 Jahren von dem Tage an, wo die Verwaltung die zu bepflanzenden Straßen bezeichnet hat, von der ihnen durch den vorhergehenden Artikel eingeräumten Befugniß keinen Gebrauch gemacht haben, so wird das Gouvernement Befehle zur Ausführung der Pflanzung auf Kosten der Anschießenden ertheilen und die gepflanzten Bäume sollen ihnen unter den im vorhergehenden Artikel angegebenen Bedingungen zugehören.

Art. 5. Wenn auf den großen Straßen, deren Breite das Pflanzen auf dem Boden des Staats nicht zuläßt, der angrenzende Eigenthümer auf seinem eigenen Boden, jedoch wenigstens sechs Metres von der Straße ab, Bäume pflanzen will, so soll er gehalten

sein, das Alignement dazu bei der Präfektur nachzusuchen; in diesem Falle bedarf er keiner besonderen Autorisation, um über die von ihm gepflanzten Bäume völlig zu verfügen.
(v. Daniels Samml., Bd. 5. S. 10.)

b) Dekret v. 16. Dec. 1811 Tit. VIII.

Art. 86. Alle vor Verkündigung des Gegenwärtigen auf Kaiserl. Straßen, in den Gräben und auf dem Straßenboden gepflanzten Bäume gehören dem Staate, mit Ausnahme derjenigen, welche dem G. v. 9. Ventose XIII. zufolge gepflanzt worden sind.

Art. 87. Alle bis zur Publikation des gegenwärtigen Dekrets den besagten Straßen entlang auf Gemeinde- und Privatboden gepflanzten Bäume gehören den Eigenthümern des Bodens.

Art. 88. Alle nicht bepflanzten Straßen, welche ohne Schwierigkeit bepflanzt werden können, sollen durch die anschießenden Privaten oder Gemeinden auf deren Boden bepflanzt werden.

Art. 89. Diese Privaten oder Gemeinden behalten das Eigenthum der von ihnen gepflanzten Bäume.

Art. 90. Diese Pflanzungen sollen wenigstens einen Metre vom äußern Grabenrande nach der Beschaffenheit der Bäume angelegt werden.

Art. 91. In jedem Departement soll der Cheff der Straßenbau-Verwaltung vor dem 1. Juli 1812 dem Präfekten die zu bepflanzenden Straßen, das Alignement zu diesen Pflanzungen und den Zeitraum, worin sie bewirkt werden können, vorschlagen; dabei soll er sich über die zu wählende Art von Bäumen äußern, und der Präfekt soll über Alles dieses einen Beschluß fassen, welcher durch Vermittelung Unseres General-Direktors, Unserm Min. des Inn. zur Genehmigung vorzulegen ist.

Art. 92. Die Bäume sollen durch die Straßenbaumeister in Empfang genommen werden, welche die Ausführung zu beaufsichtigen und sich davon zu überzeugen haben, daß die Eigenthümer sich in allen Punkten nach dem Inhalte des Präfekturbeschlusses richten.

Art. 93. Alle ausgegangenen oder fehlenden Bäume sollen in den drei letzten Monaten eines jeden Jahres auf die einfache Aufforderung des Wegebau-Inspektors durch den Pflanzer ersetzt werden.

Art. 94. Wenn die Pflanzungen für Rechnung und durch die Gemeinden ausgeführt werden, so sollen die Bürgermeister gemeinschaftlich mit dem Wegebaumeistern alle Operationen überwachen.

Das Ganze soll öffentlich auf Kosten der Gemeinden verdungen werden, wenn der Präfekt eine Ausnahme von dieser Regel nicht förmlich gestattet hat.

Der Unternehmer muß 3 Jahre für die Pflanzung haften und bleibt sowohl zur Unterhaltung derselben, als zur Ersetzung der während dieser Zeit ausgegangenen oder fehlenden Bäume verpflichtet. Die dreijährige Gewährleistung soll für die ersetzten Bäume auf eben so lange ausgedehnt werden.

Art. 95. Beim Ablauf des, in Ausführung des Art. 91, für die Beendigung der Pflanzung bestimmten Termins, sollen die Präfekten durch die Wegebaumeister konstatiren lassen, ob Privaten oder Gemeinden die ihnen obliegenden Pflanzungen nicht ausgeführt haben, oder ob sie sich nicht nach den Vorschriften über Alignement, über Beschaffenheit, Qualität und Alter der zu liefernden Bäume gerichtet haben.

Der Präfekt soll dann Angesichts des Berichts des Wegebau-Inspektors die Verdinggabe der nicht oder schlecht ausgeführten Pflanzungen verordnen. Die Summe des Verdings soll aus dem Straßenbau-Fonds vorgeschossen werden.

Art. 96. Die Bestimmungen des vorhergehenden Artikels sind auch auf alle Privaten und Gemeinden anzuwenden, welche ihre ausgegangenen oder fehlenden Bäume nach Vorschrift des Art. 93 nicht ersetzt haben.

Art. 97. Alle Privaten und Gemeinden, an deren Statt, nach den zwei vorhergehenden Artikeln, Pflanzungen ausgeführt worden, sollen zu einer Geldbuße von einem Franken für jeden Fuß Baum, den die Verwaltung in deren Ermangelung hat pflanzen lassen, verurtheilt werden, und dies zwar unabhängig von der Wiedererstattung aller Pflanzkosten.

Art. 98. Der Ertrag dieser Kosten und Geldbußen fließt als besonderer Fond für Brücken und Straßen in Unsere Kaiserl. Kassen.

Art. 99. Die auf Straßenboden, der dem Staat gehört, und die auf anschießenden Boden, der Privaten oder Gemeinden gehört, sei es in Folge des gegenwärtigen Dekrets oder früher gepflanzten Bäume sollen nur mit der Erlaubniß des General-Direktors der Brücken und Straßen, welche auf Anstehen des Präfekten ertheilt worden, abgehauen oder ausgethan werden dürfen. Diese Erlaubniß kann nur beim Absterben der Bäume, welches durch die Wegebaumeister zu konstatiren ist, und unter der Bedingung der unmittelbaren Ersetzung nachgesucht werden.

Art. 100. (Betrifft den Verkauf der dem Staate oder den Gemeinden zugehörenden Bäume.)

Art. 101. Jeder Eigenthümer, welcher überwiesen wird, ohne Erlaubniß die auf seinem Boden gepflanzten Bäume abgehauen, ausgerissen oder das Absterben derselben verursacht zu haben, soll zu einer Geldbuße von dem Betrage des dreifachen Werthes des zerstörten Baumes verurtheilt werden.

Art. 102. Das Beschneiden aller, den Verfügungen des gegenwärtigen Titels zufolge, auf den Straßen gepflanzten Bäume soll allemal, wenn es nöthig ist, unter der Leitung der Wegebaumeister, in Gemäßheit eines auf den Antrag des Wegebau-Inspektors von dem Präfekten erlassenen Beschlusses, worin die nöthige Anweisung über die Art des Beschneidens enthalten sein soll, geschehen.

Die Wegebaumeister und Aufseher sind verpflichtet, die Arbeit zu überwachen und die Ausführung jener Anweisung zu leiten.

Art. 103. Das Beschneiden der dem Staat oder den Gemeinden gehörenden Bäume soll öffentlich an den Wenigstfordernden verdungen werden.

Art. 104. Der Verkauf der abgeschnittenen Aeste, sowie der vom Winde umgeworfenen oder auf sonstige Weise entwurzelten Bäume soll öffentlich an den Meistbietenden geschehen. Die Kaufschillinge des dem Staate zugehörenden Holzes fließen in die Staatskasse, und die des den Gemeinden zugehörigen in die Gemeindekasse.

Art. 105. Die Privaten dürfen mit dem Beschneiden der ihnen zugehörenden Bäume auf den großen Straßen nicht anders, als zu den Zeiten und gemäß den in dem Präfekturbeschlusse enthaltenen Angaben, und nie anders, als unter der Aufsicht der Straßenbaubeamten beginnen, widrigenfalls sie wegen Beschädigung der Straßen-Pflanzungen verfolgt werden.

Art. 106. Der Schutz der Straßenpflanzungen ist der Ueberwachung und der besonderen Obhut der Wegewärter, Feldhüter, Gensdarmen, Polizeidiener und Kommissäre und der Bürgermeister anvertraut, welche gesetzlich berufen sind, auf die Ausführung der Verordnungen, über das große Straßenwesen zu wachen.

Art. 107. Ein Drittel der wegen Beschädigung der Pflanzungen auf den großen Straßen ausgesprochenen Geldstrafen sollen die Angestellten erhalten, welche den Schaden konstatirt haben, das zweite Drittel soll der Gemeinde des Orts, wo die Pflanzungen stehen, und das andere Drittel Unserer Kaiserl. Staatskasse zugehören.

Art. 108. Alle nach den obigen Art. 97, 101 und 105 vorkommenden Verurtheilungen sollen wie bei Gegenständen des großen Straßenwesens verfolgt und ausgesprochen und eben so auch die Geldbußen eingetrieben werden.

(v. Daniels Sammlung Bd. V. S. 787.).

c) C. R. der K. Reg. zu Aachen, v. 28. August 1833 an sämmtl. Landräthe. Verpflichtung der anschießenden Grundbesitzer (in der Rheinprovinz) zur Bepflanzung der öffentl. Landstraßen.

In Gemäßheit einer Verf. des Hr. Oberpräsid. der Rheinprovinz v. 16. Juli d. J. ist höhern Orts bestimmt worden, die den anschießenden Grundbesitzern gesetzlich obliegende Verpflichtung zur Bepflanzung der öffentl. Landstraßen, künftig in der Art erfüllen zu lassen, daß, in soweit es sich von den Landstraßen der Rheinprovinz handelt, die Bepflanzung allgemein außerhalb der Gräben von den Anliegern geschehen muß.

Wir benachrichtigen Sie hiervon mit dem Beifügen, daß wir die betr. Wegebaubeamten angewiesen haben, sorgfältig darauf zu wachen, daß auf den im Neubau begriffenen Straßen nach dieser Bestimmung verfahren werde. (A. XVII. 809.—3. 144.)

II. Von der Verabfolgung von Pflänzlingen und Baumpfählen zur Bepflanzung der Wege aus Königl. Forsten zu ermäßigten Preisen.

Vergl. die R. der K. Min. d. Fin. und des Inn. v. 12. Dec. 1828 (A. XII. 992.—4. 45.), v. 7. Jan. 1829. (A. XIII. 167.—1. 90.) und v. 28. Aug. 1842. (Min. Bl. der inn. Verw. 1842. S. 357.) (s. oben Abth. II. [von den Kunststraßen], Abschn. III. Kap. 5 sub III, oben S. 277. ff.).

III. Von der Beförderung der Obstbaumzucht an den Landstraßen.

1) Landes-Kultur-Ed. v. 14. Sept. 1811. §. 36.

Die Alleen und Baumanlagen können sowohl zum Nutzen, wie zum Vergnügen gereichen, wenn man die Wege und Felder mit Obstbäumen bepflanzt. Wir wünschen sehr, daß solches geschehe, und machen darauf aufmerksam, daß bei Allgemeinheit solcher Anlagen der Verlust durch Diebstähle sich für die Einzelnen vermindert, und daß die den Ertrag so

sehr schwächenden Kosten der Bewachung zu einer Kleinigkeit herabsinken, wenn man die Anlagen auf Obstsorten beschränkt, welche für Boden und Klima passen und zu gleicher Zeit reifen. (G S. 1811. S. 308.)

2) C. R. des K. Fin. Min. (v. Alvensleben) v. 29. Febr. 1840 an sämmtl. K. Oberpräsid.

Da in neuerer Zeit mehrfach über das Verfahren der Reg. in Betreff der an den Straßen vorhandenen Baumpflanzungen Beschwerde geführt ist, so erscheint es zur Erlangung eines gleichmäßigen Verfahrens und zur Vermeidung von Mißgriffen nothwendig, die Provinzial-Behörden anzuweisen: in allen Fällen, wenn sie beabsichtigen, die an den Straßen vorhandenen Baumpflanzungen ganz oder theilweise fortzunehmen, um sie entweder durch junge Stämme derselben Art, namentlich durch Obstbäume zu ersetzen, wobei die gewöhnliche Nachpflanzung abgestandener Stämme nicht in Betracht kommt, Ew. ꝛc. Genehmigung nachzusuchen.

Was die dabei zur Erwägung kommenden Rücksichten anlangt, so lassen sich für alle Fälle gültige Anweisungen nicht geben. Im Allgemeinen ist das Bestreben der Behörden und Adjacenten, die an den Straßen stehenden Waldbäume, namentlich Pappeln durch Obstbäume zu ersetzen, zwar zu unterstützen, namentlich dann, wenn Klima, Boden oder andere örtliche Verhältnisse, insbesondere der bereits anderweits bethätigte Sinn der Adjacenten für Obstbaumzucht, der Pflanzung von Obstbäumen Gedeihen verspricht, die letztere zu befördern. Inzwischen müssen schöne gutbestandene und ausgewachsene Alleen jederzeit verschont werden, und es können nur ganz besondere Umstände den Antrag auf Fortschaffung solcher Alleen und deren Ersatz durch neue Obstbaumpflanzungen herbeiführen, in welchem Falle Ew. ꝛc. den Gegenstand zu meiner Kenntniß und Entscheidung bringen wollen. Bis die letztere erfolgt sein wird, ist selbst den Unterhandlungen über die Frage, ob, wenn die Genehmigung ertheilt werden sollte, die sich sonst darbietenden Bedingungen für die anderweitige Anpflanzuug von den betr. Adjacenten ꝛc. ꝛc. übernommen werden sollten, Anstand zu geben. Je weniger dagegen die vorhandenen Waldbäume ausgewachsen, je lückenhafter die Baumreihen sind, um so weniger wird ihr Ersatz durch Obstbäume ein Bedenken haben. Es darf aber die Abholzung nur nach und nach von einem Punkte ausgehend und gegen gleichzeitige Anpflanzung möglichst ausgewachsener Obstbaumstämme, so weit sie bei der Umpflanzung noch Gedeihen versprechen, zugelassen werden. Wird die Abholzung bestehender Waldbäume von den Adjacenten beantragt, wie dies öfter in der Absicht geschieht, sich der größeren weitschattenden Bäume zu Gunsten der anstoßenden Aecker zu entledigen, und es bestimmen nicht andere Rücksichten gleichzeitig, darauf einzugehen, z. B. auf die Beförderung der Austrocknung, besonders schwieriger Chausseestrecken, so ist in der Regel nur dann darauf Rücksicht zu nehmen, wenn Dominien oder ganze Gemeinen die Obstpflanzungen anzulegen und zu unterhalten sich verbindlich machen, und für die Erfüllung der übernommenen Verpflichtung zureichende Gewähr bieten. Bei dem Abschlusse der Verpflichtungs-Protokolle oder Verträge wird es besonders darauf ankommen, Verabredungen zu treffen, welche geeignet sind, der Weltpolizeibehörde ein schleuniges Einschreiten ohne prozessualische Weiterungen zu sichern. Sollte sich die öffentl. Meinung in Städten unverkennbar für die Erhaltung der vorhandenen Baumreihen in der Nähe derselben aussprechen, so wird von einem Ersatz der letzteren durch Obstbaumpflanzungen in der Regel ganz abzustehen sein.

Ew. ꝛc. wollen die Reg. Ihres Oberpräsidial-Bezirks hiernach mit näherer Anweisung versehen, und dieselben zu einer baldigen, dem Inhalt dieses Erlasses entsprechenden Instruktion an die betr. Baubeamten veranlassen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1840 S. 191 Nr. 319.)

IV. Technische Vorschriften über das Verfahren bei Bepflanzung der Wege mit Bäumen.

1) Publik. der K. Reg. zu Stralsund v. 14. April 1818.

Die im abgewichenen Herbste hin und wieder vorgenommenen Baumpflanzungen an den Landstraßen dieses Reg. Bez. sind mehrentheils so zweckwidrig ausgeführt worden, daß davon nur wenig Nutzen zu erwarten ist. Die nachfolgende Anleitung zu einem zweckmäßigen Verfahren beim Bepflanzen der Wege mit Bäumen wird daher den Landeseinwohnern ohne Zweifel willkommen sein, da eine solche Bepflanzung überhaupt eine allgemein nützliche Sache ist, und auf alle Weise befördert zu werden verdient.

1) Auf den Post- und Landstraßen müssen zu beiden Seiten des Weges in der Regel gehörig breite Gräben gezogen sein, und die Baumstämme stets 2—3 Fuß außerhalb derselben gesetzt werden. Auf den nicht durch Seitengräben eingeschlossenen Kommunikations-Wegen, so wie an allen Stellen, wo dieselben fehlen, muß vor allem jeder Stamm durch

schräge vom Wege sich abneigende Pföste oder gehörig große Prellsteine gegen den Weg zu geschützt werden.

2) Die zu dem Zweck und für den Boden passende Holzart ist zu wählen und, wenn keine hochstämmige und Obstbäume gepflanzt werden sollen, besonders den zur Kopfholzzucht sich eignenden und daher, so wie wegen der geringeren Beschattung des Feldes für den Eigenthümer besonders Nutzen gewährenden gewöhnlichen Kropf- und anderen Weidenarten, Ebereschen, Hainbuchen und Zäheschen der Vorzug zu ertheilen, von welchen bekanntlich die beiden letzteren einen lehmigen, fruchtbaren Boden verlangen, die erstern, so wie die Päppelarten und Linden, aber auch auf dem ärmeren, leichteren, theilweise auch feuchten Boden gedeihen.

3) Was die Zeit und Art der Setzweiden-Pflanzung betrifft, so ist solche hier allgemein bekannt, nur wird noch erinnert, zum besseren Gedeihen auf mittelmäßigem Boden, wo möglich keine Setzstangen von sehr fett stehenden Mutterbäumen zu wählen, und die Rinde des in die Erde kommenden Theils vor Beschädigung zu bewahren.

Die Pflänzlinge der übrigen Holzarten, entweder Obstbäume oder Waldhölzer, müssen 1½ bis 2 Zoll im Durchmesser unten stark, und 7 bis 10 Fuß lang, stärker auf dem bessern, schwächer auf dem ärmern Boden sein. Sie dürfen nicht im unterdrückten und zugeschlossenen Zustande erzogen werden, müssen besonders vorsichtig ausgegraben, nicht krüppelig, zu hoch und astig, sondern grade, gänzlich gesund und mit 1 bis 1½ Fuß langen uneingespaltenen Wurzeln (vom Stamme bis zum Abschnitte) versehen sein. Die verletzten Wurzeltheile müssen, so wie wenn kein Kopfholz erzogen werden soll, so viele von den Aesten scharf weggeschnitten werden, daß ein dem frühern ähnliches Verhältniß der Wurzeln zu den Aesten wieder statt findet. Bei Kopfholzstämmen ist der ganze Stamm oben schräge abzustutzen. Das Austrocknen der Wurzeln der ausgehobenen Stämme ist bis zum Einsetzen zu vermeiden, und müssen dieselben, besonders bei eintretenden Herbstnachtfrösten oder bei strenger Frühlingsluft, keine Nacht ohne Erde oder Wasser bedeckt bleiben.

4) Die Pflanzlöcher müssen bei obbenannter Stärke der Stämme 2 bis 3 Fuß im Durchmesser weit, und 1½ bis 2 Fuß tief, überhaupt aber so weit gemacht werden, daß die Wurzeln der Pflänzlinge in ihrer natürlichen Richtung bequem einzubringen sind, bei schlechtem und steinigtem Boden weiter, als auf dem bessern und fruchtbarern. Der Pflänzling darf, besonders bei feuchtem Boden, nicht tiefer zu stehen kommen, als er ursprünglich gestanden (höchstens nur um ein Weniges auf sehr trockenem Boden), vielmehr ist auf dem feuchten Boden ein kleiner Erdhügel um den Stamm zur Ableitung des Regenwassers zweckmäßig. Die Wurzeln müssen eine wagerechte Lage, eine Bedeckung mit lockerer Erde bei gehöriger Ausfüllung aller Zwischenräume, und endlich, wenn irgend Wasser in der Nähe ist, besonders bei trockenem Boden und Witterung, einige Anschlämmung erhalten. Das Festtreten der Erde am Stamme ist nach einiger Zeit nicht zu versäumen.

5) Im ersten Jahre müssen alle aus der Wurzel und am Stamme ausbrechenden Augen und kleinen Zweige, so oft als möglich abgebrochen werden, bis zu der Höhe des Baumes, wo derselbe seine Krone ansetzen soll. Beschädigte oder vertrocknete Stämme müssen bei passender Jahreszeit bald wieder ersetzt werden. Die Pflanzung zur Herbstzeit, und zwar bei nicht zu feuchter Witterung, ist dann am vortheilhaftesten, wenn wegen Mangel an Wasser kein Anschlämmen der Pflänzlinge stattfinden kann, sonst hat die Frühjahrs-Pflanzung, wegen der kürzern Dauer des kränkelnden Zustandes des Stammes den Vorzug.

6) Ein in aller Rücksicht nach obigen Vorschriften gepflanzter Stamm bedarf gegen die Witterung keines Pfahls zum Schutz; bei schwächern Pflänzlingen aber, und da, wo Ueber- und Eintriften in den Wegen sich befinden, müssen die Bäume nothwendig an tüchtigen Pfählen, welche armsdick, etwa 8 Fuß lang anzufertigen, unten auf einige Fuß lang anzubrennen und vor der Pflanzung in das Pflanzloch zu stoßen sind, nachdem Stroh oder schlechte Heide u. dgl. zwischen Stamm und Pfahl gelegt ist, nicht zu fest angebunden werden. Die Hirten müssen an solchen Eintriften — wo auch zum Schutz der Bäume etwa hölzerne Recke anzubringen sind, — auf das Rindvieh die strengste Aufsicht halten, und vor der unabsichtlichen Beschädigung der Reisenden sichern die Seitengräben, Pfähle und Prellsteine. (A. II. 497. – 2. 118.)

2) Publ. der K. Reg. zu Oppeln v. 8. Febr. 1819.

Ohngeachtet des unverkennbaren Eifers, mit welchem einige der H. Landräthe sich der Bepflanzung der Landstraßen annehmen, wird doch bemerkt, daß diese Pflanzungen kein rechtes Gedeihen haben. Die Ursache hiervon liegt in den meisten Fällen darin, daß

1) oft zu geringe und krüppelhafte, ganz untaugliche Baumstämme, oder auch solche, die viel zu lang und dünn sind, gepflanzt;

2) die Pflänzlinge nicht gehörig an den Wurzeln und Aesten beschnitten;

3) die Pflanzlöcher meistens zu klein gemacht;

4) die Pflänzlinge zu tief in die Erde gesetzt;

5) solche nicht gehörig mit starken Pfählen und Reisern gegen den Wind und den Anlauf des Viehes verwahrt, oder ihnen auch wohl zu lange Pfähle, die der Wind sammt dem daran gebundenen, oft unverhältnißmäßig kleinen Pflänzlinge bald umwirft, gegeben werden; und

6) daß man größtentheils versäumt, dergl. Pflanzungen unter gehörige Aufsicht zu stellen.

Bei solchen Umständen ist es nicht gut möglich, eine Allee aufzubringen. Alle Mühe und Kosten sind verloren, und es entsteht der Glaube, daß die Bepflanzung der Wege unausführbar sei.

Soll aber dieser nützliche Zweck erreicht werden, so sind nachstehende Regeln zu befolgen.

1) Ein Haupt-Erforderniß zur Bepflanzung öffentlicher Landstraßen mit Bäumen ist, daß da, wo die Straße die gesetzmäßige Breite hat, die Bäume nicht, wie sonsther geschehen, außerhalb der Seitengräben, sondern innerhalb derselben, wo solche den nächtlich Reisenden Nutzen gewähren, und ihnen zur Bezeichnung des Weges, um nicht in den Graben geworfen zu werden, dienen, gesetzt werden müssen.

Es muß daher von den H. Landräthen auch darauf gehalten werden, daß da, wo die Straßen nicht die gehörige Breite haben, solche nicht nur nach und nach verbreitet, sondern auch die zeither außerhalb, oft sehr enge gestandenen und den für die Wege zum Austrocknen sehr nöthigen Luftzug verhindernden Bäume, weggebracht werden.

2) Die Pflänzlinge, welche zu einer zweckmäßigen Allee dienen sollen, es mögen Obstbäume oder Waldhölzer sein, müssen $1\frac{1}{2}$ bis 2 Zoll im Durchmesser dick, und 8 bis 10 Fuß lang sein, oder in dieser Länge abgeschnitten werden. Sie dürfen nicht aus dicht gewachsenen Büschen genommen werden, müssen schön gerade, vollkommen gesund, und mit hinlänglich $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Fuß langen Wurzeln versehen sein.

3) Nach dem vorsichtigen Ausgraben der Pflänzlinge, müssen dieselben an den Wurzeln etwas weniges und so beschnitten werden, daß nur die beim Abstechen gequetschten Theile scharf weggeschnitten werden. Auch sind so viele Aeste dicht am Stamme wegzunehmen, daß die gekürzten Wurzeln dieselben zu ernähren im Stande sind. Es müssen daher diejenigen Pflänzlinge, welche nicht viele Wurzeln haben, weniger Aeste behalten als diejenigen, welche mit vielen Wurzeln versehen sind, und es müssen selbst diejenigen Aeste, welche bleiben sollen, zum Theil abgestutzt oder gekürzt werden.

4) Nach dem vorsichtigen Ausgraben und Beschneiden der Pflänzlinge, ist dafür zu sorgen, daß die Wurzeln nicht austrocknen. Sie müssen daher, wenn sie nicht bald oder an demselben Tage wieder eingepflanzt werden können, mit Erde bedeckt, oder ins Wasser gelegt werden.

5) Die Pflanzlöcher müssen auf 3 bis 4 Fuß breit und 2 Fuß tief, je nachdem es die Umstände und die Tiefe der Seitengräben, welche gegen die Sommerseite liegen, erfordern, eingerichtet, und sodann mit guter Acker-Erde aus der benachbarten Oberfläche des Bodens wieder ausgefüllt werden.

6) Sind die Löcher so zubereitet, so werden armsdicke 8 bis 9 Fuß lange und unten 3 Fuß angebrannte Pfähle fest in die Mitte der Löcher eingestoßen, und alle in gerade Linie gerichtet.

7) Ist auch dieses geschehen, so schreitet man zum Pflanzen. Man hält nämlich den Pflänzling so an den Pfahl, daß der Pfahl auf der Seite des Weges steht, senkt den Pflänzling so tief, daß die obersten Wurzeln 3 höchstens 4 Zoll unter der Oberfläche des Bodens kommen, und läßt nun von der besten Erde, die man an Ort und Stelle haben kann, wo möglich lockere Acker-Erde, darauf werfen. Während dies geschieht, sucht man den Wurzeln, die man mit den Fingern in die Höhe zieht, eine waagerechte Lage zu geben, und wenn alle Wurzeln mit Erde bedeckt sind, so sucht man durch gelindes Heben und Niederstoßen des Pflänzlings die Zwischenräume der Wurzeln mit Erde vollkommen auszufüllen. Ist auch dieses geschehen, so wird, wo man Wasser in der Nähe haben kann, in jedes Pflanzloch ein Eimer voll Wasser gegossen, und dann solches mit Erde ganz ausgefüllt. Kann man aber dieses sehr vortheilhafte Abschlämmen wegen Mangels an Wasser nicht bewirken, so wird das Pflanzloch mit Erde vollgefüllt, und nur erst etwas, doch nicht zu fest angetreten.

8) Hierauf wird der Pflänzling oben und 2 Fuß von unten mit Bindweiden, jedoch nicht fest, an den Pfahl gebunden, und dann sowohl der Pflänzling als der Pfahl auf 5 bis 6 Fuß hoch dichte mit fest angebundenen Reisern so umgeben, daß das Vieh keinen Schaden thun kann.

9) Ist die Pflanzung auf diese Art vollendet, so muß ein unterrichteter Mann aus der Gemeine zur Aufsicht bestellt werden, damit selbiger, da wo ein Verband sich abgelöst,

oder schadhaft geworden, den Fehler ohne Aufschub verbessert, die am unrechten Orte hervorkommenden Austriebe abschneidet, und die ausgehenden Stämme durch neue wieder ersetzt. Die Arbeit muß aber alle Jahre wiederholt werden, und wird jedesmal fruchtlos sein, wenn man nicht alle vorhin angeführten Regeln beobachtet.

Außerdem ist es aber auch nöthig, die für den Boden passende Holzgattung zu pflanzen, um des guten Erfolgs versichert zu sein. Auf fruchtbaren mit Lehm und Damm-Erde vermengten Sand pflanze man Obstbäume, oder wenn man dies nicht will oder kann, Buchen, Rüstern, Ahorn, Linden, Roßkastanien. Ist der Boden schlechter, so wähle man Birken, Ebereschen, Pappeln auch Roßkastanien und Linden, und auf Boden, der am Untergrunde feucht oder naß ist, wähle man Weiden, Erlen, oder Schwarzpappeln. Hat man Obstbäume gepflanzt, welches freilich am einträglichsten ist, so versäume man nicht, selbige von Raupen befreit zu halten, auch den Boden 4 Fuß um den Stamm herum in jedem Herbste aufhacken zu lassen, und die Umbindung mit Strauchwerk so lange zu unterhalten, bis der Stamm so dick und die Rinde so hart geworden ist, daß Haasen und Schafe sie nicht mehr benagen können.

Unterläßt man dies nur eine kurze Zeit, so läuft man Gefahr, alle Hoffnung in einer Nacht oder in einem Tage wieder verschwinden zu sehen. Giebt man aber den Obstbäumen eine recht sorgfältige Pflege, so belohnen sie bald durch ihre Früchte die Mühe des Pflanzers.

Wir dürfen dem regen Eifer der H. Landräthe, der Dominien und Gemeinden um die Verbesserung der Baum-Pflanzungen an den Wegen, diese Regeln wohl nur hingeben, um ihrer sorgfältigen Befolgung gewiß zu sein. (A. III. 239.—1. 154.)

3) Publik. der K. Reg. zu Danzig v. 16. Febr. 1819.

Die Pflanzungen an den Landstraßen haben vorzüglich deshalb nicht den erwünschten Fortgang, weil in der Wahl und Behandlung der Pflanzstämme nicht die Vorsichtsmaßregeln angewandt werden, die die Erfahrung als durchaus nothwendig schon längst bewährt hat, und die sich auf folgende Hauptrücksichten beschränken:

1) Die Pflänzlinge von Obstbäumen oder Waldhölzern müssen 1¼ bis 2 Zoll im Durchmesser dick und 8 bis 10 Fuß lang sein, oder in dieser Länge abgeschnitten werden. Sie dürfen nicht aus dicht gewachsenen Büschen genommen werden, müssen gerade, vollkommen gesund und mit hinlänglichen, 1¼ bis 1½ Fuß langen Wurzeln versehen sein.

   Zu Setzweiden müssen vier- bis fünfjährige gerade und gesunde Stämme von derselben Höhe genommen werden.

2) Nach dem vorsichtigen Ausgraben der Pflänzlinge müssen die längern Wurzeln bis auf jene Länge und die beim Abstechen gequetschten Theile scharf weggeschnitten werden. Die untern Aeste sind dicht am Stamme wegzuschneiden, damit die gekürzten Wurzeln den Stamm zu ernähren im Stande sind. Auch müssen diejenigen Pflänzlinge, welche nicht viele Wurzeln haben, weniger Aeste behalten, als diejenigen, welche mit vielen Wurzeln versehen sind, und daher selbst diejenigen obern Aeste, welche bleiben sollen, zum Theil abgeschnitzt oder verkürzt werden.

3) Hiernächst ist dafür zu sorgen, daß die Wurzeln nicht austrocknen. Sie müssen daher, wenn die Pflänzlinge nicht bald oder an demselben Tage wieder eingepflanzt werden können, mit Erde bedeckt oder ins Wasser gelegt werden.

   Die Weiden-Setzlinge sind im Frühjahre, bald nach dem Abgange des Frostes, zu hauen, mit den untern dicksten Enden, welche gerade gewachsen und ohne Spaltung sein müssen, acht Tage lang bis zur Pflanzung ins Wasser zu legen.

4) Die Pflanzlöcher müssen 3 bis 4 Fuß breit und 2 Fuß tief, je nachdem es die Umstände und die Tiefe der Seitengräben, welche gegen die Sommerseite liegen, erfordern, eingerichtet werden. Die Löcher zu den Setzweiden brauchen nur 2 Fuß weit zu sein, wogegen sie eine größere Tiefe in trockenem Boden erfordern. Wenn, wie häufig geschieht, Weidensetzlinge ohne Wurzeln blos in die Erde eingesteckt, und nicht ordentlich wie mit Wurzeln versehene Bäume gepflanzt werden, so können sie nur schlechten Fortgang haben. Dieser geringen Aufmerksamkeit und Sorgfalt, die man beim Einsetzen der Pflänzlinge anwendet, ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß, aller Bemühungen von Seiten der Behörden unerachtet, ordentliche Alleen an den Land- und Poststraßen noch so selten sind.

5) Sind die Löcher gehörig zubereitet, so werden armsdicke, 8 bis 9 Fuß lange und unten 3 Fuß angebrannte Pfähle fest in die Mitte der Löcher eingestoßen, und alle in gerade Linie gerichtet, in sofern die Straße in gerader Richtung läuft. An diese Pfähle werden die Pflänzlinge so gehalten, daß die ersteren auf der Seite des Weges stehen, dann werden die Pflänzlinge so tief eingesenkt, daß die obersten Wurzeln 3, höchstens 4 Zoll unter der Oberfläche des Bodens kommen, und man läßt nun von der besten Erde, die man an Ort und Stelle haben kann, wo möglich

lockere Acker=Erde, darauf werfen. Während dies geschieht, sucht man den Wurzeln, die man mit den Fingern in die Höhe zieht, ihre natürliche Lage zu geben, und wenn alle Wurzeln mit Erde bedeckt sind, so sucht man durch gelindes Heben und Niederstoßen des Pflänzlings die Zwischenräume der Wurzeln mit Erde vollkommen auszufüllen.

Ist auch dies geschehen, so wird, wo man Wasser in der Nähe haben kann, in jedes Pflanzloch ein Eimer voll Wasser gegossen, und dann solches mit Erde ganz ausgefüllt. Kann man aber dieses sehr vortheilhafte Abschlämmen wegen Mangels an Wasser nicht bewirken; so wird das Pflanzloch mit Erde vollgefüllt und etwas, doch nicht fest, angetreten. Bei nassem Boden macht man einen kleinen Erdhügel um den Baum, bei trockenem eine Vertiefung.

Bei Weidensetzlingen insbesondere ist dahin zu sehen, daß, je nachdem das Terrain niedrig oder hoch liegt, feucht oder trocken ist, die Stämme 2 bis 3, und in ganz sandigem hohem Boden bis 4 Fuß tief in der Erde, 6 Fuß hoch aber über die Erde zu stehen kommen. Das hohe Behäufeln derselben ist nicht nur unnöthig, sondern auch besonders im trockenen Lande auf der Höhe schädlich, weil dadurch den Stämmen das Eindringen der Nässe und Feuchtigkeiten entzogen wird, wohingegen in den Vertiefungen das Regenwasser zur Nahrung des Stammes sich sammeln kann.

6) Der Pflänzling wird oben unter der Krone und 2 Fuß von unten mit Bindweiden, jedoch nicht zu fest, an den Pfahl gebunden, an diesen Stellen zwischen Stamm und Pfahl, zur Verhinderung der Reibung, Moos eingesteckt, und dann sowohl der Pflänzling als der Pfahl 5 bis 6 Fuß hoch dicht mit fest angebundenen Reisern so umgeben, daß das Vieh keinen Schaden thun kann. Dieses Strauchwerk ist so lange zu unterhalten, bis der Stamm so dick und die Rinde so hart geworden ist, daß Hasen und Schafe ihn nicht mehr benagen können.

Gegen das Benagen schützt auch ein Kalkanstrich, welcher in jedem Herbste mit Kalkwasser, welches etwas weniges dicker ist, als das zum Weißen der Zimmer gebräuchliche, vorgenommen und nach einem Platzregen, wenn dadurch der Kalk abgespült sein sollte, wiederholt werden muß. Dieser Kalkanstrich reinigt zugleich die Bäume von Ungeziefer und Flechten.

Was die Entfernung, in der die Pflänzlinge von einander gepflanzt werden sollen, betrifft; so hat das Wege=Regl. solche auf 12 bis 16 Fuß bestimmt; auch sollen die Stämme auf beiden Seiten der Fahrwege innerhalb der Seitengräben gepflanzt werden.

Die beste Zeit zur Pflanzung ist der Herbst nach dem Abfallen, oder das Frühjahr vor dem Wiederausbruche des Laubes, mit Ausnahme der Zeit, wo Schnee und starke Fröste das Pflanzen verhindern.

Auf die Wahl der Holzgattungen kommt hiebei sehr viel an. Auf fruchbarem, mit Lehm und Dammerde vermengtem, Sande pflanzet man Obstbäume, oder, wenn man dies nicht will oder kann, Eichen, Buchen, Rüstern, Ahorn, Eschen, Linden, Roßkastanien. Ist der Boden schlechter, so wähle man Birken, Ebereschen, Pappeln auch Roßkastanien und Linden, und auf Boden, der im Untergrunde feucht oder naß ist, wähle man Weiden, Erlen oder Schwarzpappeln. Hat man Obstbäume gepflanzt, welches freilich am einträglichsten ist, so versäume man nicht, selbige von Raupen befreit zu halten, auch den Boden 4 Fuß um den Stamm herum in jedem Herbste aufhacken zu lassen.

Werden die hier zusammengestellten Vorschriften, die jedem verständigen Landwirthe schon bekannt sein müssen, bei der Bepflanzung der Land= und Poststraßen genau befolgt, so ist an dem so allgemein gewünschten Fortkommen der Wegealleen nicht zu zweifeln, die ohne dies kein Gedeihen haben können. Eben so nöthig ist es aber auch, sie unter gehörige Aufsicht zu setzen, damit den Beschädigungen, die noch so häufig vorkommen, vorgebeugt werde.

Wir machen die mit der Wegepolizei beauftragten Behörden auf diese Vorschriften aufmerksam, und empfehlen ihnen deren genaue Beachtung bei den in ihren resp. Distrikten auszuführenden Wege=Bepflanzungen. (A. III. 72.—1. 62.)

4) Publik. der K. Reg. zu Frankfurt v. 20. März 1820.

Ungern haben wir es bemerkt, daß mit Instandsetzung und Instandhaltung der Wege nicht überall mit dem Eifer verfahren wird, als es nothwendig ist 2c.

Insbesondere haben wir mißfällig hin und wieder bemerkt, daß die Wegepflanzungen, zu welchen seit einigen Jahren mit großer Bereitwilligkeit die Pflanzstämme aus den K. Waldungen und Pflanzkämpen, in soweit solche daselbst vorhanden waren, gegeben

worden, einmal nicht überall den erwünschten Fortgang gehabt haben, und das andere Mal nicht mit gehöriger Sachkunde gepflanzt und gewartet worden sind.

In welcher Art die Wege bepflanzt werden sollen, darüber sind die Grundzüge bereits in der V. v. 28. April 1814, welche wiederholt im Amtsbl. Nr. 33 vom J. 1816 S. 404 bekannt gemacht worden, enthalten, und wird dieselbe nur noch dahin ausgedehnt, daß, wie auch schon in der Instrukt. für die H. Wege-Distrikts-Commissarien enthalten, es sehr zweckmäßig ist, wenn jedem einzelnen Mitgliede einer Gemeinde bestimmte Bäume zugetheilt werden, die dasselbe nach gegebener Anleitung zu pflanzen, zu warten und erforderlichen Falles auch, wenn sie ausgehen, durch neue zu ersetzen gehalten ist.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß auf diese Weise besser für die Conservation der Alleen gesorgt wird, als wenn letztere gemeinschaftliches Eigenthum der Communen sind. In den mehresten Fällen wird sich diese Maaßregel gewiß zur Anwendung bringen lassen, und wird es den H. Landräthen und Wege-Commissarien hiermit zur Pflicht gemacht, sowohl auf Befolgung dieser Maaßregeln zu halten, und da, wo es noch nicht geschehen, dieserhalb die nöthigen Einleitungen zu treffen, als auch insbesondere darauf zu sehen, daß zur Bepflanzung der Wege nicht zu schwache Pflanzstämme, welche der Beschädigung zu sehr ausgesetzt sind, angewendet werden, und bei der Bepflanzung selbst mit gehöriger Ordnung verfahren, allenfalls hierbei der nächste Forstbeamte zu Rathe gezogen wird.

Zu dem Ende werden die H. Forst-Inspektoren hiermit angewiesen, die Unterforstbeamten dahin zu instruiren, daß sie den von ihnen gewünschten Rath nicht versagen, vielmehr mit dahin wirken, daß der gute Zweck möglichst erreicht wird.

(A. IV. 104. — I. 68.)

V. Von den Nutzungen der Baumpflanzungen an den Wegen.

1) Das A. L. R. II. 15. bestimmt in den §§. 9 und 10:

§. 9. Die Nutzungen der an den Landstraßen gepflanzten Bäume kommen in der Regel demjenigen zu Gute, welcher die Bäume gepflanzt hat.

§. 10. Muß ein Anderer, als der, welcher die Pflanzung zuerst angelegt hat, dieselbe unterhalten, so kommt diesem die Nutzung der Bäume zu.

2) In Betreff der Rheinprovinz vergl. das G. v. 28. Febr. 1805 und das Dekret v. 16. Dec. 1811. (Oben S. 424. ff.)

VI. Von der Beschädigung der Baumpflanzungen an den Wegen und deren Bestrafung.

1) R. der K. Min. des K. Hauses, Abth. II. (v. Ladenberg) und der Fin. v. 19. Mai 1841 an sämmtl. K. Reg. Die Verwaltungs-Behörden sollen darüber wachen, daß die an den Wegen stehenden Bäume bei der Beackerung nicht umgepflügt werden.

Von des Königs Maj. ist hie und da mißfällig wahrgenommen worden, daß an den Wegen stehende Bäume bei der Beackerung der angrenzenden Grundstücke fast ganz umpflügt sind.

Da bei diesem Unfuge, abgesehen von dem Schaden, der dadurch für die Bäume entstehen kann, noch in Betracht kommt, daß die Besitzer der angrenzenden Grundstücke (insoweit sie nicht dem Staate gehören) daraus vielleicht später, sich auf die Verjährung und auf die Bestimmung des §. 285. Tit. 9. Thl. I. des A. L. R.[1]) berufend, ein Recht auf die Bäume selbst beanspruchen könnten, so wird die K. Reg. auf Allerh. Befehl angewiesen, überall innerhalb Ihres Verwaltungs-Bezirks auf Verhütung und Abstellung solcher Mißbräuche ernstlich zu vigiliren und diejenigen Beamten, denen die spezielle Aufsicht über dergl. Anlagen anvertraut ist, dafür verantwortlich zu machen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1841 S. 159 Nr. 297.)

2) Ueber die Bestrafung der Beschädigung der Baumpflanzungen an den Wegen, vergl. unten Absch. VI. Kap. 2.

---

[1]) Der §. 285 A. L. R. I. 9. bestimmt:

»das Eigenthum eines auf der Grenze stehenden Baumes gebührt dem, auf »dessen Grund und Boden der Stamm aus der Erde kommt.«

Vierter Abschnitt.

Von der Regulirung der öffentlichen Wege bei Gemeinheits-Theilungen und gutsherrlich-bäuerlichen Auseinandersetzungen.

I. Verfügungen der K. Ministerien.

1) C. R. des K. Min. des Inn. für Gew. Ang. (Bethe) v. 1. Aug. 1837. Verfahren bei Gemeinheits-Theilungen in Betreff der Kommunal-Wege.

Der K. General-Kommission (Reg.) wird in der Anlage (a.) Abschrift der heute an die General-Kommission zu Münster, wegen des Verfahrens bei Gemeinheitstheilungen in Betreff der Kommunal-Wege, erlassenen Verf. zur Nachricht und Achtung zugefertigt.

a.

Die K. General-Kommission hat nach Ihrem Ber. v. 18. Juli d. J. wegen Ihres Verfahrens bei den Markentheilungen in Betreff der Kommunal-Wege, den Umfang und die Grenzen der Ihr zur vollständigen Berichtigung und Ausführung der Auseinandersetzungen beigelegten Rechte und Pflichten nicht überall deutlich aufgefaßt, und wiewol es nur auf Berichtigung Ihrer Irrthümer bei einigen Punkten ankommt: so sieht das Min. sich doch veranlaßt, zur Verhütung von Mißverständnissen die ganze Materie in ihrem Zusammenhange aufzunehmen.

I. Der Hauptgedanke, welchen die G. über den Geschäftsbetrieb der General-Kommissionen entwickeln ist der, daß die von denselben eingeleiteten Auseinandersetzungen bis zu ihrer vollständigen Berichtigung ihrer Leitung verbleiben sollen, so daß sie die Interessenten rücksichtlich aller durch die Auseinandersetzung veränderten oder sonst in Verbindung damit stehenden Verhältnisse zu einem völlig geordneten Zustande zurückführen müssen. (conf. §. 3 der V. v. 20. Juni 1817 und §. 7. des Anh. zu derselben.)

II. Dabei sind nun die Regulirung im engern Sinne, d. i. die Feststellung aller bei der Auseinandersetzung zu ordnenden Punkte, und die Ausführung, d. i. die Ueberweisung der jedem Interessenten gebührenden Ländereien und Rechte und der zu ihrer ungehinderten Ausübung gehörigen Anstalten und Einrichtungen, und in beiden Beziehungen sind wiederum der Haupt-Gegenstand der Auseinandersetzung (Gemeinheitstheilung, gutsherrlich — bäuerliche Regulirung und Ablösung) und die zu ihrer vollständigen Ordnung gehörigen Nebenpunkte (conf. §. 196 ff. der gedachten V.) zu unterscheiden.

Wiewol hiernach auch die auf die Nebenpunkte sich beziehenden Geschäfte in diejenigen zur Feststellung der gegenseitigen Verhältnisse der Interessenten und die zu ihrer Ausführung zerfallen: so verhalten sich doch beide zur Hauptsache als Gegenstände der Ausführung der letzteren und diese Vorstellungsart ist auch sowohl in den §§. 196 ff. der V. v. 20. Juni 1817 als in den §§. 12 und 56 ff. des Anh. zu derselben angenommen.

Bei der Ausführung im engern Sinne sind nun wieder zu unterscheiden, die Folge der Handlungen, wodurch das bezweckte Resultat der Regulirung herbeigeführt wird, ferner die Festsetzung der Termine zur endlichen Berichtigung, und die Exekution.

III. Das Hauptgeschäft besteht also aus folgenden Akten, als:

1) Feststellung der künftigen Rechtsverhältnisse der Interessenten in Beziehung auf den Hauptgegenstand der Auseinandersetzung;
2) Ausführung derselben
   a) Ueberweisung der Hauptgegenstände,
   b) Regulirung der Nebenpunkte,
   c) Ausführung der letzteren.
3) endliche Realisations-Termine von 2. a. und c.
4) Exekutionen.

IV. Bei der Regulirung der Nebenpunkte kommen aber wiederum folgende Akte vor, als:

a) Regulirung derselben im engern Sinne,
b) Ausführung,
c) endliche Realisations-Termine,
d) Exekutionen.

V. Der Regel nach sollen alle Gegenstände der Auseinandersetzung durch den Auseinandersetzungs-Rezeß rücksichtlich der Regulirung im engern Sinne, so viel irgend thunlich und zweckmäßig geschehen kann, erledigt werden, dergestalt, daß damit und mit der Ueberweisung der hiernach jedem Theile zukommenden Abfindungen die Geschäfte der Auseinan-

dersetzungs-Behörde beendigt werden und das Ressort der ordentlichen Gerichte und Verwaltungs-Behörde wieder eintritt, (conf. §. 20 der V. v. 20. Juni 1817) auch die Interessenten mit keinen Nachforderungen weiter gehört werden. (§. 170 a. a. O.)

VI. Es bleibt aber der Auseinandersetzungs-Behörde überlassen, einen oder den andern Gegenstand; sowohl in dem Rezesse über die Hauptsache oder den Nachträgen dazu, als in der Ausführungs-Verhandlung, zur nachträglichen Regulirung vorzubehalten. (§. 20 der V., §. 12 des Anh.)

VII. Auch ohne einen solchen Vorbehalt findet die nachträgliche Regulirung in folgenden Fällen statt, als

1) wegen der §§. 171 und 200 der V. v. 20. Juni 1817 bezeichneten Gegenstände, innerhalb Jahresfrist nach der Ausführung;
2) wenn sich nach bewirkter Auseinandersetzung noch Ansprüche nicht zugezogener Interessenten ergeben, welche dabei zuzuziehen waren (§. 22 a. a. O.)
3) wegen aller nach §. 196 bis 200 der V. zur Ausführung gerechneten Gegenstände und zwar ohne weitere Beschränkung rücksichtlich der Zeit, als wegen der unter Nr. 1 bezeichneten Objekte, oder wegen Ermächtigung der Berechtigten zur Entnehmung der Einrichtungskosten aus ihren Abfindungen. (§. 7. der V. v. 29. Juni 1835.)

VIII. Die Behörden, die General-Kommission und deren Spezial-Kommission haben für die Ausführung von Amtswegen zu sorgen und zwar sowol wegen der Hauptsache als der Nebenpunkte, und es liegt ihnen insbesondere ob, alles dahin Gehörige zu vermitteln. (§. 196 ff. der V. v. 20. Juni 1817, §. 57 des Anh.)

IX. Der Ausführungs-Akt wird durch ein von den Interessenten zu vollziehendes Protokoll geschlossen, aus welchem hervorgehen muß, daß und wie er geschehen ist. Was noch nicht hat ausgeführt werden können, bleibt zur nachträglichen Feststellung, erforderlichen Falles zur Entscheidung der General-Kommission, ausgesetzt und ist in dem Protokoll speziell vorzubehalten. (§. 201 der V. v. 20. Juni 1817, §. 12 des Anh.)

X. Um aber den Zeitpunkt der Ausführung nicht im Umgewissen zu lassen, die Interessenten vielmehr in den Stand zu setzen, sich darauf gehörig vorzubereiten und bei eintretenden Weiterungen sofort mit der Exekution vorzugehen, sind dazu bestimmte Termine, sei es mittelst Vereinigung der Interessenten oder von der General-Kommission zu bestimmen und dies gilt sowol von dem Hauptgegenstande der Auseinandersetzung, als von den zur besonderen Verhandlung vorbehaltenen und den nach den Gesetzen nachträglich zu regulirenden Nebenpunkten. (§. 202, 203 der V. v. 20. Juni 1817 und §§. 5, 7 der V. v. 29. Juni 1835.)

XI. Die Wirksamkeit der Auseinandersetzungs-Behörde geht also keinesweges mit dem Eintritt des Realisations-Termines in der Hauptsache zu Ende. Abgesehen von den nachträglichen Regulirungen, die in den Verhandlungen oder den Gesetzen selbst vorbehalten sind, werden ihre Geschäfte erst mit der vollständigen Ausführung nicht blos der Hauptgeschäfte, sondern auch der nachträglichen Regulirungen geschlossen, dergestalt, daß alle zur Ausführung gehörigen Handlungen nach und nach, wie es die ordnungsmäßige Entwickelung mit sich bringt, von ihr und ihren Kommissarien vermittelt, die entstehenden Streitigkeiten darüber von ihr entschieden, erforderlichen Falls, wie wegen der Hauptsache, so auch wegen der nachträglich zu regulirenden und zur Ausführung gehörigen Punkte, die Realisations-Termine festgesetzt werden müssen, und wegen der nicht erfüllten Leistungen auf Antrag der Betheiligten die Exekution zu vollstrecken ist.

Der ihr obliegende Betrieb der Sache, ihre Verpflichtung nehmlich, alles, was zur Feststellung und Ausführung gehört, von Amtswegen zu veranlassen, und ihre Kognition wegen der hierbei entstehenden Streitigkeiten, geht zwar nach und nach, je nachdem die Gegenstände der Auseinandersetzung festgestellt und bis zur Ueberweisung oder Festsetzung des Realisations-Termins gediehen sind, zu Ende. Abgeschlossen aber wird diese ihre Einwirkung erst durch das Ausführungs-Protokoll oder durch Festsetzung des Realisations-Termins, und zwar immer nur für die bereits festgestellten und zur Ausführung reif gewordenen Gegenstände, dergestalt, daß die Hauptsache bereits beendigt sein kann, und wegen der damit abgemachten Punkte Seitens der Auseinandersetzungs-Behörde keine weitere Kognition statt findet, daß aber die zur nachträglichen Regulirung gehörigen Punkte in ihrem Betriebe bleiben, und, wie die Hauptsache, von ihr zu Ende geführt werden müssen.

Wenn nun die K. Gen. Kommission nach Inhalt Ihres Ber. v. 18. v. M. dafür hält, daß alsdann, wenn bei Gemeinheitstheilungen der Termin zur Ueberweisung der jedem Theile gebührenden Landabfindungen eingetreten ist, das Weitere wegen Instandsetzung der nöthigen Wege nur insofern zu Ihrer Kompetenz gehöre, als der Antrag darauf innerhalb Jahresfrist nach dem Realisations-Termine der Hauptsache angebracht, oder der Wegebau doch schon vorher begonnen ist, und wenn Sie ferner anführt, daß nach dem dort üblichen Verfahren die Interessenten ihre Abfindungen fast immer ohne nähere Bestimmung eines

besonderen Tages, gleich nach der Anweisung und Genehmigung des Planes in Besitz nehmen, ohne die Bestätigung des Rezesses zu erwarten, und daß in solchem Falle der Tag, an welchem den Interessenten der bestätigte Rezeß ausgehändigt wird, als Realisations-Termin angenommen, im anderen Falle aber, wenn nehmlich die Besitznahme der Bestätigung des Rezesses nicht vorhergegangen ist, der Realisations-Termin positiv bestimmt und der auf eine oder die andere Art bestimmte Realisations-Termin von Ihr als derjenige betrachtet werde, wonach Sie das Jahr Ihrer Kompetenz zu berechnen habe: so darf nach dem weiteren Inhalte Ihres Ber. vorausgesetzt werden, daß Sie dasjenige, was die Interessenten wegen der Wege zu leisten haben, als wegen des zu den Wegen herzugebenden Terrains, des Zuges und der Einrichtung derselben, ingleichen wegen der von den Interessenten dazu zu leistenden Arbeiten u. s. w. in die von Ihr bestätigten Rezesse selbst aufnehmen läßt. Wäre dies unterblieben und auch kein Vorbehalt wegen der besonderen Regulirung dieses Nebenpunktes gemacht: so würde allerdings von einer nachträglichen Regulirung nur in der §. 171 der V. v. 20. Juni 1817 bestimmten Frist nach Ausführung der Hauptsache die Rede sein können. Davon handelt es sich aber nicht, vielmehr ist nur das zwischen der K. Gen. Kommission und der Reg. streitig, wohin der Beruf und die Obliegenheit der ersteren rücksichtlich der auf Grund des Rezesses zu bewirkenden Ausführung, der wirklichen Herstellung der Wege, geht. In dieser Beziehung ist nun die K. Gen. Kommission in mannigfaltige Irrthümer verfallen.

Dahin gehört:

1) wenn Sie dafür hält, daß Sie die Anträge der Interessenten darauf erwarten müsse. Abgesehn von der Ihr schon mit Rücksicht auf die Privat-Interessenten obliegenden Verpflichtung, von Amtswegen dafür zu sorgen (conf. Nro. VIII.) liegt Ihr rücksichtlich der Kommunalwege noch die besondere Verpflichtung dazu in Stellvertretung der ordentlichen Polizei-Behörde ob;
2) verwechselt die K. Gen. Kommission Ihre Ermächtigung und Verpflichtungen in dieser Beziehung, die nehmlich, von Amtswegen für den gehörigen Betrieb der Instandsetzung der Wege zu sorgen, denselben zu kontrolliren, wenn alles seinen gehörigen Gang geht, am Schlusse eine Ausführungsverhandlung aufnehmen und wenn sich die Verpflichteten säumig beweisen, nach und nach, wie es die Mittel zulassen, die Ausführungs-Termine zu bestimmen und die Exekution zu vollstrecken, mit den im §. 205 ausgedrückten Beschränkungen ihrer Exekutionsbefugnisse;
3) allerdings können Fälle eintreten, daß die K. Gen. Kommission, der unvollendeten Ausführung ungeachtet, Ihre Ermächtigung zur Fortführung jener ihrer Berufspflichten bis zu dem unter 1. bezeichneten Ziele verliert; dies aber immer nur dann, wenn Sie es an der gehörigen Erfüllung ihrer Obliegenheiten fehlen läßt.

Anlangend nehmlich den häufig vorkommenden Fall, daß die Interessenten sich vor der Bestätigung des Rezesses in den Besitz der ihnen zugetheilten Ländereien setzen: so ist zwar die Ansicht der K. Gen. Kommission insofern ganz richtig, als Sie durch jene Besitznahme die Realisation noch nicht vollendet hält, vielmehr den Zutritt des bestätigten Rezesses nothwendig erachtet, da eben dadurch allererst die Bedingungen des Besitzes ihre nähere und feste Bestimmung erhalten. Allein es ist an der Publikation des Rezesses noch nicht genug, um den Termin der Ausführung festzustellen; vielmehr muß mit der Publikation des Rezesses die Aufnahme des Ausführungs-Protok. verbunden werden oder diese der ersteren doch unverzüglich folgen, und allererst mit diesem Akte und der hiernach anerkannten Ausführung, ist dieselbe wirklich eingetreten. Wegen der hierbei noch streitig gebliebenen oder sonst zur weiteren Verhandlung vorbehaltenen Punkte entscheidet der Termin der Ausführung der Hauptsache aber nicht. (conf. Nro. IX. X. XI. vorstehend.) Würde aber bei Aufnahme der Ausführungs-Verhandlung übersehen, daß die Instandsetzung der Wege allererst in einer späteren Zeit geschehen kann und würde deshalb in dem Ausführungs-Protokolle nichts vorbehalten, der Gegenstand auch nicht noch nachträglich in der §. 205 der V. v. 20. Juni 1817 bestimmten Frist aufgenommen: so würde diese Vorschrift der weiteren Einmischung der K. Gen. Kommission allerdings entgegenstehn.

Das Nehmliche würde stattfinden, wenn in dem Rezesse der Ausführungs-Termin allgemein bestimmt und weder in demselben noch nachher bei der Ausführungs-Verhandlung wegen der Wege etwas vorbehalten, noch der Gegenstand in der zuvor gedachten Frist wieder aufgenommen würde.

In einem wie in dem andern der hier genannten Fälle würde Sich aber die K. Gen. Kommission und deren Abgeordnete großer Fehler schuldig machen. Die K. Gen. Kommission erkennt nehmlich selbst an, daß der Regel nach mehrere Jahre erforderlich sind, um die neu zu errichtenden Wege vorschriftsmäßig zu Stande zu bringen. Daraus folgt von selbst, daß danach auch die Fristen regulirt werden müssen und das Nöthige deshalb in dem Rezesse selbst, oder in den Ausführungs-Verhandlungen, oder wenn es dabei versäumt

wäre, nachträglich aufgenommen und vorbehalten werden muß. Offenbar ist es auch bei dergleichen auf eine lange Zeit sich ausdehnenden Ausführungs-Maßregeln nicht angemessen, lange voraus den Ausführungs-Termin festzustellen; vielmehr ist die einzig angemessene Weise der Einleitung die, daß die endliche Bestimmung darüber vorbehalten und nur nach und nach unter Vorbehalt weiterer Anordnungen, eben das, was zunächst geschehen kann und muß, vorgeschrieben und dafür, je nach dem Bedürfnisse, bestimmte Fristen festgesetzt werden.

Wenn so die K. Gen. Kommission und deren Abgeordnete ihre Obliegenheiten gehörig erfüllen, wenn in den Rezessen, oder in den Nachträgen dazu, oder in den Ausführungs-Verhandlungen oder auch nachher, innerhalb der §. 205 der V. v. 20. Juni 1817 bestimmten Frist das Nöthige vorbehalten wird, so kann der Fall gar nicht vorkommen, daß eine andere Behörde sich mit der Entscheidung oder Ausführung über die in Frage stehende Wege-Angelegenheit zu befassen hat, und es muß der K. Gen. Kommission nach dem unter I. bezeichneten Gesichtspunkte um so mehr empfohlen werden, Ihre ganze Aufmerksamkeit darauf zu richten, als der Gegenstand bei Gelegenheit und in Verbindung mit dem Hauptgeschäft einleuchtend viel einfacher und leichter, als unter Dazwischenkunft anderer Behörden regulirt und ausgeführt wird. Auch erkennt das Min. die Umsicht und Thätigkeit, welche Dieselbe dem Gegenstande bisher bewiesen, gern an und darf also um so sicherer erwarten, daß Sie nach der Ihr hierin zu Theil gewordenen Belehrung über Ihre zum Theil unrichtigen Ansichten, allen weiteren Anlaß zu Beschwerden vermeiden wird.

Endlich kann das Min. der K. Gen. Kommission auch darin nicht beitreten, daß Ihre Wirksamkeit damit ein Ende gewinne, wenn einzelne Strecken der durch eine Mark oder sonst durch den Bereich einer Gemeinheits-Theilung führenden Wege vollendet sind. Nur dann, wenn der ganze Weg von einem Ende zum andern fertig ist, kann derselbe als ein fertiger Weg betrachtet werden. Berlin, den 1. August 1837.

Min. des Inn. für Gew. Ang. Bethe.

(A. XXI. 658.—3. 73.)

2) R. d. K. Min. d. Fin. (v. Bodelschwingh) u. d. Inn. (Gr. v. Arnim) v. 19. März 1843 an die K. Reg. zu Posen und Bromberg. Verfahren bei Verbreitung oder Verlegung öffentl. Wege in ländlichen Auseinandersetzungen.

Nach einer Anzeige der General-Kommission sind in der Provinz Posen schon mehrere Fälle vorgekommen, in welchen während der Auseinandersetzungen auf den betr. Feldfluren Veränderungen in den Wegen von Seiten der Polizeibehörden, ohne Wissen und Zuziehung der Auseinandersetzungsbehörde, angeordnet worden, was namentlich in einem Falle, wo durch den neuen Weg die von demselben durchschnittenen Planlagen an ihrer Zweckmäßigkeit verloren, Verwickelungen und neue Kosten veranlaßt hat.

Dies ist sehr wohl zu vermeiden, da den Landräthen von allen in ihrem Kreise anhängigen Auseinandersetzungen Nachricht gegeben wird, die Spezial-Kommissarien auch angewiesen sind, bei jeder beabsichtigten Verbreiterung oder Verlegung von öffentl. Wegen jederzeit den Kreislandrath zuzuziehen und mit ihm gemeinschaftlich zu operiren. Damit jedoch der bei dieser Anordnung vorliegende Zweck erreicht werde, ist es nothwendig, daß auch die Landräthe ohne Kommunikation mit den Spezial-Kommissarien keine dergl., die Auseinandersetzung berührende Veränderung vornehmen.

Um nun die Wiederholung ähnlicher Fälle zu verhüten, veranlassen wir die K. Reg. hierdurch, die Landräthe Ihres Dep. dahin anzuweisen: daß sie, sobald sie von der Einleitung einer Auseinandersetzung Kenntniß erhalten, möglichst bald und jedenfalls ehe der Kommissarius der Sache zur Entwerfung des Auseinandersetzungs-Plans schreitet, mit diesem in Erwägung ziehen, ob Veränderungen mit den, auf dem zur Theilung gestellten Grundstück vorhandenen öffentl. Wegen vorzunehmen sind, und diese Veränderungen nach der Richtung, Breite und Einschließung der Wege mit Gräben, auch der Bepflanzung mit Bäumen, entweder selbst vollständig und genau bestimmen, oder doch solche Abänderungen mit dem Kommissarius der Sache treffen, daß dieser die Anlagen nach der vorliegenden Absicht zweckmäßig anordnen kann. Sollte aber diese zeitige Vorsorge versäumt oder es unvermeidlich sein, in den bereits separirten Feldern Veränderungen mit den öffentl. Wegen vorzunehmen: so darf dies, so lange die Auseinandersetzungs-Sache noch bei der General-Kommission anhängig ist, nicht ohne Zuziehung des Auseinandersetzungs-Kommissarius geschehen, mit welchem der Landrath in Erwägung zu ziehen hat, wie die Aenderung der Wege am besten vorgenommen werden kann, ohne die Zweckmäßigkeit der Planlage zu stören.

Sollten Fälle vorkommen, wo der Landrath und der Spezial-Kommissarius sich über die zu treffenden Maaßregeln nicht vereinigen können, so haben sie es ihren vorgesetzten Behörden anzuzeigen, welche sich mit einander verständigen oder den Fall den vorgesetzten Min. zur Entsch. vorgetragen werden. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 128 Nr. 165.)

II. Verfügungen der Provinzial-Behörden.

1) Publik. der K. General-Kommission für Ost-Preußen und Litthauen v. 4. April 1820, betr. die Geradlegung der Wege, Land- und Poststraßen, bei vorkommenden Regulirungen.

Es ist bei den Regulirungen, in welchen Umlegungen von Ländereien vorkommen, gewöhnlich sehr leicht, die Wege, Land- und Poststraßen gerade zu legen. Sie können in manchen Fällen Separationslinien zwischen den Guts-, Bauer- und Pfarrländereien ꝛc. machen, und ein Mittel sein, die bäuerlichen Grundstücke um so besser zu scheiden. Die vorkommenden Separationen und Verkoppelungen geben hierzu vorzüglich Anlaß.

Sämmtl. Herren Oekonomiekommissarien haben diesem Gegenstande bei Ausführung ihrer Aufträge eine vorzügliche Sorgfalt zu widmen. Wir werden es sehr gern sehen, wenn sie auch in dieser Hinsicht für die Kultur wirksam sein werden, und haben sie zu dem Ende bei dem Abschlusse jeder Regulirung durch ein kurzes Promemoria ad acta anzuzeigen, was sowohl in dieser Sache, als auch für sonstige Kulturzwecke geschehen ist, und alles dieses auch in das bekannte Tableau aufzunehmen.

Uebrigens bemerken wir noch, daß nach einem uns von der K. Reg. mitgetheilten Querprofil eine Land- und Poststraße 32 Fuß Breite im Lichten haben muß, wenn anders der Boden nicht sehr lehmigt ist, alsdann 28 Fuß genügen. Andere Wege, welche blos zur Kommunikation von Dörfern dienen, und Feldwege haben von 16 bis 18 und 12 Fuß nothdürftige Breite.

Hiernach haben sich die Herren Kommissarien zu achten, nöthigenfalls sich an die Herren Landräthe zu wenden, wenn etwa zweifelhafte Umstände vorkommen, und bei auch dann noch nicht zu hebenden Schwierigkeiten uns davon Anzeige zu machen. (A. IV. 320.—2. 84.)

2) Publik. d. K. Gen.-Kommission von Pommern v. 9. Juni 1820. Denselben Gegenstand betr.

Es ist bei den Regulirungen, in welchen Umlegungen von Ländereien vorkommen, gewöhnlich sehr leicht, die Wege, Land- und Poststraßen gerade zu legen. Sie können in manchen Fällen Separationslinien zwischen den Guts-, Bauer-, Kirchen- und Pfarrländereien ꝛc. machen, und ein Mittel sein, die verschiedenen Grundstücke um so besser zu scheiden, und zur privativen Benutzung zugänglicher zu machen. Die vorkommenden Gemeinheitsaufhebungen und Verkoppelungen geben hierzu vorzüglich Anlaß.

Sämmtl. Herren Oekonomie-Kommissarien haben diesem Gegenstande bei Ausführung ihrer Aufträge eine vorzügliche Sorgfalt zu widmen, und dabei darauf Rücksicht zu nehmen, daß eine Land- und Poststraße in sehr lehmigem und tiefem Boden 32 Fuß Breite, im trockenen Boden aber 28 Fuß Breite im Lichten haben muß. Bei Wegen, welche blos zur Kommunikation von Dörfern dienen, und bei Feldwegen, genügen 12 bis 16 und 18 Fuß Breite.

Damit aber die von den Herren Oekonomie-Kommissarien zu befördernde Geradelegung der Wege, nicht die schon beabsichteten allgemeinen Anordnungen der Polizeibehörden wegen der Landstraßen durchkreuzen mögen, so haben die Herren Oekonomie-Kommissarien jedesmal da, wo eine Veränderung des Weges stattfinden soll, den Plan dazu dem Herrn Landrath vorzulegen, und seine Beistimmung einzuholen, ohne jedoch dadurch das Geschäft aufzuhalten, daher auch bei Verschiedenheit der Meinungen die Regulirung oder Gemeinheitsaufhebung an sich fortzusetzen, und der Polizeibehörde die Anordnung der Wege allein zu überlassen ist.

Was hierbei geschehen, ist in den Akten und in den bekannten Tabellen zu vermerken. (A. IV. 321.—2. 85.)

3) C. R. der K. Reg. zu Königsberg v. 7. Mai 1832 an sämmtl. K. Landraths-Aemter und an das dortige Polizeipräs. Verlegung oder Aufhebung von Wegen, Brücken und sonstigen Kommunikations-Anstalten bei vorkommenden Separationen.

In Verfolg unserer C. Verf. v. 12. April c. in Betreff der Verlegung oder Aufhebung von Wegen, Brücken und sonstigen Kommunikations-Anstalten, bei vorkommenden Separationen, theilen wir dem K. Landraths-Amte anl. Abschrift zweier Verf. der K. General-Kommission v. 27. Jan. d. und 12. April d. J. an sämmtl. Oekonomie-Kommissarien, über die vorgedachte Angelegenheit, zur Nachricht mit. (Anl. a. und b.)

Anl. a.

In Folge der Allerh. V. v. 21. Juli 1827 wegen Einführung eines gleich breiten Wagen- und Schlittengeleises, hat das K. Min. des Inn. die Verbreitung, der zu den Hauptstraßen führenden innern Verbindungswege, in dem Maaße angeordnet, daß zwei breitspurige Wagen einander zur Nachtzeit ohne Gefahr ausweichen können.

Die Spezial-Kommissionen werden demgemäß, in Uebereinstimmung mit den von den K. Reg. zu Gumbinnen und Königsberg resp. am 25. April 1829 und 30. Juni 1828 durch die Amtsbl. erlassene Gen. Verf. hiemit angewiesen, bei Anlegung von Separations-Plänen, auch für die Kommunikations-Wege

in trockenem Boden eine Breite von mindestens 26 Fuß, und in feuchtem und fettem Boden von wenigstens 20 Fuß,

für die Hauptstraßen aber die schon früher vorgeschriebene größere Breite zu berücksichtigen, und das dazu erforderliche Areal auszuwerfen.

Königsberg, d. 27. Jan. 1831.

K. Gen. Kommission für Ostpreußen und Litthauen.

Anl. b.

In mehreren Fällen haben wir bemerkt, daß die Herren Spezial-Kommissarien bei den Gemeinheitsauseinandersetzungen die Feststellung der Rechtsverhältnisse in Betreff der nothwendigen Kommunikations-Anstalten, nicht zureichend berücksichtigen.

Wir bringen ihnen demnach die genaueste Befolgung der in dieser Beziehung ergangenen allgemeinen Bestimmungen, und namentlich unsere Gen. Verf. v. 27. Jan. v. J. in Erinnerung, und weisen sie demnächst noch an, jedesmal mit den betr. Landräthen in Verbindung zu treten, wenn ein Weg, eine Brücke, oder sonst eine Kommunikations-Anstalt, aufgehoben, verlegt, oder verändert werden soll.

Königsberg, den 12. April 1832.

K. Gen. Kommission für Ostpreußen und Litthauen.

(A. XVII. 515.—2. 167.)

Fünfter Abschnitt.

Von der Kompetenz der Verwaltungs- und Justiz-Behörden in Wege-Sachen.

I. Befugnisse der Polizei-Behörden in Wege-Angelegenheiten.

1) R. des K. Min. des Inn. (Köhler) v. 6. Okt. 1829 an die K. Reg. zu Liegnitz. Die Polizeibehörde ist berechtiget, die bereits vorhandenen öffentlichen Kommunikationswege im Interesse des Publik. zu erhalten und die Beschränkung des Gebrauches derselben zu verhindern.

Der K. Reg. wird auf den Ber. v. 19. v. M. in der Beschwerdesache des Bauergutsbesitzers N., betr. die von dem Dominio Prausnitz verfügte Sperre des nach Laasnig führenden Weges für Fracht-Fuhrwerk, nunmehr Folgendes eröffnet.

Zuvörderst ist nach den mittelst des vorliegenden Ber. eingereichten Verhandlungen nunmehr nicht mehr zu bezweifeln, daß der in Rede stehende streitige Weg seit undenklichen Zeiten nicht als ein bloßer Privatweg, sondern als ein öffentl. Kommunikationsweg betrachtet, und sowohl bei Tage als zur Nachtzeit benutzt worden, und daß erst ungefähr vor 4 oder 5 Jahren von dem Dominio Prausnitz partielle Inhibition ausgeübt worden ist.

Ferner ist ermittelt, daß dieser Weg um den 4. Theil (1273 Schritte) kürzer ist, als der auf der andern Seite des Baches befindliche zweite Weg.

Es leidet nun kein Bedenken, daß die Polizei wohl befugt sei, die bereits vorhandenen bessern und bequemeren öffentl. Kommunikationswege zum Besten des Publikums zu erhalten, und zu verhindern, daß diejenigen, über deren Grund und Boden ein solcher Weg geht, das Publikum in der Benutzung desselben nicht beschränken.

Anders würde es sich vielleicht verhalten, wenn es sich darum handelte, einen noch nicht vorhandenen öffentl. Weg neu anzulegen; allein in dem vorliegenden Falle, wo bisher der Weg vorhanden war, kann im Interesse des Publik. nicht gestattet werden, daß er eingehe.

Ob das Dominium einen speziellen Grund hat, den Bauer N. vom Gebrauche dieses Weges auszuschließen, mag nun zwar im Wege Rechtens entschieden werden. Die K. Reg. wird hienach angewiesen, von Polizei wegen für jeden, der nicht durch ein spezielles richterliches Erkenntniß ausgeschlossen ist, den fraglichen Weg zum beliebigen Befahren offen zu halten rc. (A. XIII. 932.—4. 112.)

2) R. des K. Min. des Inn., Pol. Abth. (v. Meding) v. 23. März 1842 an das Dominium zu N. Die Polizei-Behörde ist berechtiget, dasjenige fest-

zusetzen, was zur Instandhaltung von Wegen und Brücken erforderlich ist, und interimistisch zu bestimmen, wem diese Last obliegt.

Dem Dominium wird auf die Vorstellung v. 7. d. M. hierdurch eröffnet, daß das Min. einen Grund zur Beschwerde gegen das Resolut der Reg. zu Frankfurt v. 7. Febr. d. J. wegen Unterhaltung der Brücke und des Wegweisers auf dem Kommunikationswege von F. nach K. nicht anerkennen kann.

Die Polizeibehörde kann und muß allerdings festsetzen, was zur Instandehaltung von Wegen und Brücken erforderlich ist, und hat nach den Besitz- und sonstigen Verhältnissen denjenigen zu bestimmen, welchen sie zu dieser Instandehaltung anhalten zu können glaubt. Auf diese Weise wird der eigentliche Zweck des polizeilichen Einschreitens, Sicherung der Kommunikation, erreicht.

Ueber das Mein und Dein aber kann ein polizeiliches Resolut niemals entscheiden, und wenn also derjenige, welcher zur Unterhaltung der Wege und Brücken angehalten ist, einen andern hiezu Verpflichteten im Rechtswege nachweisen kann, so geht die Anforderung der Polizei von selbst auf diesen über. Weiter hat das fragliche Resolut der Reg. zu Frankfurt nichts sagen können und wollen.

Was die von dem Dominium für Wiederherstellung der Brücke bereits verwendeten Kosten betrifft, so steht der Polizeibehörde allerdings zu, einen im polizeilichen Interesse nothwendigen Bau anzuordnen und falls dieser Anordnung nicht nachgekommen wird, denselben ausführen zu lassen und die Kosten von dem Verpflichteten exekutivisch einzuziehen. Dagegen kann ein Resolut, welches den angeblich Verpflichteten zum Ersatz der von einem Andern verlegten Kosten verurtheilt, allerdings nicht aufrecht erhalten werden, weil nicht ein Resolut der Polizeibehörde das Fundament zu einem solchen Verfahren, vielmehr lediglich die unbefolgt gelassene Anweisung zur Wiederherstellung der Brücken &c. ein solches darbieten kann. — Wenn übrigens derjenige, welchen die Polizeibehörde anhält, der wirklich Verpflichtete ist, so läuft ersterer keine Gefahr im Rechtswege eine Abänderung ihrer Entsch. herbeigeführt zu sehen, während entgegengesetzten Falls eine Ungerechtigkeit in der Aufrechthaltung der polizeilichen Entsch. liegen würde.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1842 S. 92 Nr. 142.)

3) R. der K. Min. d. Fin. (v. Bodelschwingh) u. d. Inn. (Gr. v. Arnim) v. 7. April 1843 an die K. Reg. zu Minden. Befugnisse der Polizei-Behörden in Betreff der exekutivischen Erzwingung angeordneter Gemeinde-Wegebauten.

Die Min. der Fin. u. d. Inn. haben die von der K. Reg. unterm 5. Aug. v. J. hinsichtlich des Polizei-Strafverfahrens bei Gemeinde-Wegebauten, vorgetragenen Bedenken einer erneuerten Berathung unterworfen, und erklären sich nunmehr mit der Ansicht der K. Reg. dahin einverstanden, daß in Wegebausachen Geldstrafen als Exekutionsmittel überall und auch dann zulässig sind, wenn, den Polizeibehörden gegenüber, nicht die angränzenden Grundbesitzer, sondern die Gemeinden als Verpflichtete erscheinen, in diesem Falle aber die der Gemeinde obliegenden Arbeiten, in Folge eines gültigen Kommunalbeschlusses, auf die einzelnen Mitglieder vertheilt worden sind. In solchen Fällen bleibt der Polizeibehörde die Wahl, im Wege der Exekution entweder durch eine auf den gefaßten Kommunalbeschluß zu gründende Androhung und Einziehung von Geldstrafen, die Säumigen zu der ihnen zugetheilten Leistung anzuhalten, oder diese Leistung durch Dritte verrichten zu lassen und die dadurch entstandenen Kosten von den Verpflichteten exekutivisch einzuziehen.

Demgemäß hat die K. Reg. das Erforderliche zu verfügen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1843 S. 99 Nr. 132.)

II. Ausschließung des Rechtsweges in Wege-Angelegenheiten[1]).

1) Gegen die Verfügung der Polizei-Behörde, durch welche ein bereits vorhandener Weg für einen öffentlichen erklärt wird, findet der Rechtsweg (und insbesondere die possessorische Klage) nicht statt.

a) Erkenntniß des K. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte v. 15. Dec. 1849.

Auf den von der K. Reg. zu Oppeln erhobenen Kompetenz-Konflikt in der bei dem K. Kreisgericht zu C. anhängigen Prozeßsache des Freigärtners O. zu L., Klägers, wider

---

[1]) Vergl. im Allgemeinen das G. v. 11. Mai 1842 über die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen. (G. S. 1842. S. 192 ff.)

den Halbbauer K. und dessen Streitgenossen, Verklagte, wegen Besitzstörung, erkennt der K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte für Recht:

daß der Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig und der erhobene Kompetenz-Konflikt daher für begründet zu erachten.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Zwischen den Grundstücken der Parteien und anderer bäuerlicher Besitzer in der Feldflur des Dorfes L. läuft ein Weg. Die jetzt streitenden Theile haben über dessen Benutzung schon einen Vorprozeß geführt. Auf Anrufen der jetzigen Verklagten, hat die Polizeibehörde eine Untersuchung der Beschaffenheit des Weges vorgenommen, diesen für einen öffentlichen sogenannten Kommunikations-Weg erkannt, und dessen Wiederherstellung in seiner angeblichen früheren Breite angeordnet, auch in Ausführung gebracht. Bei letzterer sind die Verklagten mit thätig gewesen. Die Erweiterung des Weges hat den Acker des Klägers betroffen. Dieser sieht hierin eine von Seiten der Verklagten gegen ihn verübte Besitzstörung. Er hat wegen derselben gegen letztere eine Klage angestellt. Der Prozeß ist auch eingeleitet worden, die Reg. zu Oppeln hat aber den Kompetenz-Konflikt erhoben. Dieser ist auch begründet.

Die Handlung, in welcher der Kläger eine Beeinträchtigung seines Besitzstandes findet, ist lediglich als eine polizeiliche Maaßregel zu betrachten. Die Verklagten haben bei der Wegearbeit nur im Auftrage der Polizeibehörde zur Ausführung einer öffentlichen Angelegenheit Hülfe geleistet. Der Fall einer von den Verklagten gegen den Kläger verübten Besitzstörung liegt daher nicht vor. Der Letztere, der in der Zuschlagung eines Theils seines Ackers zu dem Wege einen Eingriff in sein Eigenthum und seinen Besitz erblickt, muß zunächst eine Abhülfe in dem für solche polizeiliche Veranstaltungen gesetzlich angeordneten Verfahren im Verwaltungswege nachsuchen.

Auch der Rechtsweg gegen solche Verfügungen der Polizeibehörde ist unter gewissen Umständen mit Beschränkung nachgelassen. Die Polizeibehörde ist aber befugt, ihre Verfügungen, des Einspruchs gegen dieselben von Seiten der dadurch betroffenen Personen ungeachtet, einstweilen in Vollziehung zu setzen und es findet in einem solchen Falle weder gegen die Polizeibehörde, noch gegen die, die Handlung ausübenden Beamten oder sonstigen Beauftragten, eine Besitzstörungsklage statt. (G. v. 11. Mai 1842 §. 1—5. Einl. zum A. L. R. §. 75.)

So liegt hier die Sache. Der Rechtsweg ist daher ausgeschlossen und der Kompetenz-Konflikt begründet. Berlin, d. 15. Dec. 1849.

K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1850. S. 16. Nr. 22., Just. Min. Bl. 1850. S. 34.)

b) Erkenntniß desselben Gerichtshofes v. 5. April 1851.

Auf den v. der K. Reg. zu Frankfurt a. d. O. erhobenen Kompetenz-Konflikte in der bei dem K. Kreisgericht zu N. anhängigen Prozeßsache der Gemeinde zu P. wider den Fiskus, vertreten durch die K. Reg. zu Frankfurt, erkennt der K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte für Recht:

daß der Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig und der erhobene Kompetenz-Konflikt für begründet zu erachten.

Von Rechts wegen.

Gründe.

Der Bescheid der K. Reg. v. 21. April 1848, welchen die Gemeinde ihrer Klage im Original beigefügt hat, eröffnet der Klägerin die Gründe, welche die Reg. bestimmt haben, den Weg, der den Damm des Warthefluſſes mit der Warthenfähre und den Vorländern verbindet, für einen öffentlichen zu erklären, indem derselbe für die Kommunikation mit dem Warthestrom durchaus unentbehrlich, bereits seit mehr als 30 Jahren zu diesem Zwecke benutzt sei, auch in einer Verhandlung v. 16. Juli 1846 von den Vertretern von 13 Gemeinden anerkannt worden, daß die Wichtigkeit dieser Kommunikation sowohl im Interesse der umliegenden Gemeinden, als des allgemeinen Verkehrs begründet sei. Aus dieser auf umfassende Ermittelungen gegründeten Verfügung ergiebt sich zugleich, daß die Reg. dieselbe als Landes-Polizeibehörde und nicht als Vertreterin der fiskalischen Fähr-Anstalt erlassen habe.

Wenn nun hiergegen die Gemeinde P. Klage erhebt mit dem Antrage:

den K. Fiskus zu verurtheilen, den fraglichen Weg für einen Privatweg zu erachten und von allen Zwangsmaaßregeln zur Ausbesserung jenes Weges Seitens der Gemeinde abzustehen, auch ihr die auf Ausbesserung des Weges verwendeten Kosten zu ersetzen,

so gehört dieselbe nach §§. 1. ff. des G. v. 11. Mai 1842 nicht zur Kompetenz der Gerichte.

Denn nach der angeführten gesetzlichen Vorschrift ressortiren Beschwerden über polizeiliche Verfügungen jeder Art, sie mögen die Gesetzmäßigkeit, Nothwendigkeit oder Zweckmäßigkeit derselben betreffen, vor die vorgesetzte Dienstbehörde.

Die Frage, ob ein vorhandener Weg nach seiner Lage, seiner Verbindung und nach den sich an denselben knüpfenden allgemeinen Interessen als ein öffentlicher anzusprechen sei, liegt nur im Gebiete der Verwaltung. Die Klägerin sucht zwar das Verfahren bei Erörterung und Entscheidung jener Frage als ungesetzlich darzustellen und die von der Reg. angegebenen Kriterien der Oeffentlichkeit des Weges zu entkräften; allein es ist ihr dieses, wie schon dargethan, im Rechtswege nicht gestattet. Es können zwar durch die in Rede stehende Anordnung der Reg. privatrechtliche Ansprüche hervortreten, welche sich zur gerichtlichen Kognition eignen; dieses würde der Fall sein, wenn Grundbesitzer behaupteten, der Weg sei ein in ihrem Eigenthum befindlicher Privatweg. Ein solches Auftreten würde die von der Landes-Polizeibehörde ausgegangene Erklärung der Oeffentlichkeit des Weges nicht beeinträchtigen; allein es würde ihnen, wenn und insoweit dadurch ein Eingriff in ihre Privatrechte stattgefunden, nach §. 4. des Gesetzes v. 11. Mai 1842 gestattet sein, ihren Entschädigungsanspruch im Rechtswege zu verfolgen. Dieser Fall liegt aber hier nicht vor. Von dem Momente an, in welchem ein früherer Privatweg von der kompetenten Staatsgewalt für einen öffentlichen erklärt worden, treten auch diejenigen Verpflichtungen in Kraft, welche die Gesetze den Gemeinden in Bezug auf öffentliche Wege auflegen. Er hört auf ein Privatweg zu sein. Auch Ansprüche anderer Art können vielleicht Seitens der Gemeinde erhoben werden, — aus dem Verhältniß hervorgegangen, in welchem diejenigen, welche, wie Klägerin behauptet, den Weg ursprünglich angelegt, denselben unterhalten, und bei dessen Erhaltung ein hervorragendes Interesse haben, zur Unterhaltungspflicht des Weges stehen. Möchte immerhin durch solche Rechtsbezüge möglicherweise ein Anspruch der Gemeinde auf Befreiung eines Theils der Unterhaltungskosten begründet werden können, so ist doch ein solcher im Rechtswege nicht gegen den Fiskus, sondern nur gegen die Betheiligten zulässig (§. 4. a. a. O.).

Auch fehlen dem Klage-Anspruche alle ferneren Kriterien, welche ausnahmsweise dessen Verhandlung im Rechtswege bedingen. Klägerin hat eine gesetzliche Vorschrift, auf deren Grund sie die Befreiung von der ihr auferlegten Verpflichtung behauptet, nicht angeführt. Das Appellationsgericht zu Frankfurt meint zwar, es sei eine solche im §. 37. des A. L. R. Thl. II. Tit. 7. enthalten; es wird nämlich in diesem Paragraphen unter den Pflichten der Dorfgemeinden noch aufgezählt: »die Ausbesserung der gemeinschaftlichen Wege und Brücken,« woraus das Appellationsgericht folgert, daß also denselben die Verpflichtung zur Ausbesserung von Privatwegen nicht obliege, und mithin der Gemeinde diesen Befreiungsgrund im Rechtswege auszutragen verstattet sei. Diese Folgerung dreht sich aber — während der §. 37. a. a. O. die Kompetenz-Frage unberührt läßt — in einem Zirkel. Darüber, daß der Gemeinde die Ausbesserung von Privatwegen nicht obliege, ist gar kein Streit. Die Differenz liegt nur darin, daß Klägerin einen Weg, den die Landes-Polizeibehörde für einen öffentlichen erklärt, als einen Privatweg prädicirt, und diese ihre Prädikation, der amtlichen Kundgebung der Regierung gegenüber, im Rechtswege geltend machen will. Muß nun in dieser Frage, wie oben ausgeführt der Regierung die Entscheidung beigelegt werden, so zerfällt obige Schlußfolgerung von selbst. In keinem Falle kann der §. 37. a. a. O. als eine besondere gesetzliche Vorschrift gelten, welche eine Befreiung von der der Klägerin auferlegten Verpflichtung enthält.

Der Kompetenz-Konflikt mußte daher für begründet erklärt werden. Die von der K. Reg. zu Frankfurt in dem Plenar-Beschluß v. 21. Sept. 1850 auch in Bezug genommenen §§. 38. und 40. der V. v. 26. Dec. 1808 sind außer Erwägung geblieben, da dieselben durch den §. 7. des G. v. 11. Mai 1842 ausdrücklich aufgehoben sind.

Berlin, den 5. April 1851.

K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1851. S. 146. Nr. 172., Just. Min. Bl. 1851. S. 203. Nr. 51.)

2) Gegen die von der Polizei-Behörde getroffene Anordnung der Wiederherstellung oder des unveränderten Fortbestehens eines alten Weges findet der Rechtsweg nicht statt.

Erkenntniß des K. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte v. 8. Juni 1848.

Auf den von der K. Reg. zu Königsberg erhobenen Kompetenz-Konflikt in der bei dem K. Oberlandesgerichte zu Königsberg anhängigen Prozeßsache mehrerer Eigenkäthner in

S., Kläger, wider den Fiskus, Verklagten, betr. eine Besitzstörung, erkennt der K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte für Recht:

daß der Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig und der erhobene Kompetenz-Konflikt daher für begründet zu erachten.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Durch Veräußerungs-Kontrakt v. 24. Sept. 1846 überließ die K. Reg. zu K., Namens des Domainen-Fiskus, den 30 Einsassen, aus denen gegenwärtig die Ortschaft Alt-S. besteht, in Gemäßheit der Erbverschreibung vom Jahre 1782, durch welche dieses Dorf auf fiskalischem Forst- und Moosbruch entstanden war, eine neue Moosbruchfläche vom K. Forstreviere Neu-S., nämlich 132 Morgen hinter den alten Besitzungen der Einsassen, nebst 3 Morgen 53 □-Ruthen zu einer Wegeanlage, wie dies aus §. 1. des Kontrakts und der demselben beigefügten Situationszeichnung hervorgeht.

Aus einer dem gerichtl. Uebergabe-Protokoll v. 3. Nov. 1846 angehängten Delineation der Dorfslage von Alt-S. ergiebt sich, daß die zu Besitzungen der Einsassen gehörigen Hausstellen unter sich durch einen Weg in Verbindung stehen. Mehrere Einwohner von S. wollen in diesem Wege nur eine Viehtrift erkennen. Sie sind der Meinung, daß diese durch die bei der Zutheilung des neuen Moosbruchlandes ausgewiesene Trift überflüssig geworden sei, halten sich für berechtigt, das Terrain des alten Weges in der anschießenden Breite ihren Privatgrundstücken zuzuschlagen und ökonomisch zu benutzen, und haben demgemäß die betreffenden Stücke in Besitz genommen. Das Domainen-Rentamt hat der von ihnen theilweise ausgeführten Kassirung des alten Weges widersprochen und denselben vermittelst Einschreitens der Kreis-Gensdarmen wieder herstellen lassen. Zehn Eigenkäthner von S. behaupteten, durch die (am 5. und 12. Aug. 1847 ausgeführte) Wiederherstellung des alten Weges in ihrem Rechte beeinträchtigt zu sein, und haben gegen den Fiskus, vertreten durch die K. Reg. zu K., unterm 19. Aug. 1847 eine Besitzstörungsklage angestellt, mit dem Antrage:

den Fiskus zu verurtheilen, den Zustand jener Ländereien wieder so herzustellen, wie derselbe vor dem 5. Juni v. J. gewesen sei, und sich jeder ferneren Besitzstörung zu enthalten, dem Fiskus auch die Kosten aufzulegen.

Die K. Reg., in Vertretung des Fiskus, hat sich zwar auf die Klage eingelassen und die Abweisung der Kläger beantragt, demnächst aber als Landespolizeibehörde zufolge Plenarbeschlusses v. 19. Okt. v. J. den Kompetenz-Konflikt erhoben, weil das Domainen-Rentamt M., als Lokal-Polizeibehörde von Alt-S. das unveränderte Fortbestehen des alten Weges im Interesse der öffentlichen Kommunikation für nothwendig erachtet habe, die Klage daher gegen eine rein polizeiliche Maaßregel gerichtet gewesen sei, welche nach dem G. v. 11. Mai 1842 die richterliche Kompetenz ausschließe.

Die Entscheidung über den Konflikt hängt lediglich davon ab, ob die Handlungen, gegen welche die Besitzstörungsklage gerichtet ist, von dem Rentamte zu M. als Polizei-behörde vorgenommen worden sind; denn insofern dies ist, so ist auch nach §. 1. und 2. des G. v. 11. Mai 1842 völlig zweifellos, daß ein prozessualisches Verfahren in dieser Sache nicht stattfinden kann, da keine von den Voraussetzungen vorhanden und von den Klägern nicht einmal behauptet ist, unter welchen der Rechtsweg gegen eine polizeiliche Verfügung gesetzlich zulässig ist. Nach Lage der Akten muß aber unbedenklich angenommen werden, daß das Rentamt zu M. die auf Wiederherstellung des alten Weges in S. abzweckenden Anordnungen nicht, wie die Kläger behaupten, in Vertretung des Domainen-Fiskus, sondern als Polizeibehörde getroffen hat. Dies geht aus den amtlichen Erklärungen der bei der Ausführung jener Anordnungen betheiligt und wirksam gewesenen Polizeibeamten mit völliger Gewißheit hervor und kann um so weniger bezweifelt werden, da diese in den Beilagen des Plenarbeschlusses der K. Reg. v. 19. Okt. v. J. enthaltenen Erklärungen den Klägern mitgetheilt und von ihnen keine Einwendung gegen die dienstlichen Aussagen des Berittschulzen G. und der Gensdarmen R. und R. erhoben worden sind.

Der Rechtsweg ist daher in dieser Sache als nicht zulässig zu erachten gewesen.

Berlin, den 8. Juni 1848.

K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1848. S. 277. Nr. 321., Just. Min. Bl. 1848. S. 291.)

3) Ueber die Frage: ob die Polizei-Behörde durch die von ihr angeordnete Herstellung eines Weges erst einen neuen öffentlichen Weg geschaffen habe, ob also durch diese Anordnung den betreffenden Grundbesitzern das ihrer Behauptung nach bisher unbeschränkte Eigenthum an dem zur Wegeanlage in

Anspruch genommenen Grund und Boden entzogen oder beschränkt worden, und in wiefern Fiskus hierfür Ersatz leisten müsse, findet der Rechtsweg nicht statt.

Erkenntniß des K. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte v. 8. Juni 1848.

Auf den von der K. Reg. zu Königsberg erhobenen Kompetenz-Konflikt in der bei dem K. Oberlandesgericht daselbst anhängigen Prozeßsache der Dr. F.schen Minorennen, Kläger, wider die gedachte K. Reg., in Vertretung des Fiskus, Verklagte, betr. die Entschädigung für die auf Anordnung der Verklagten erfolgte Anlegung eines öffentlichen Weges über das Gut B., erkennt der K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte für Recht:

daß der Rechtsweg in dieser Sache für zulässig und der erhobene Kompetenz-Konflikt daher für nicht begründet zu erachten.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Um mehreren an der Landesgrenze seitwärts der Zollstraße zwischen M. und P. gelegenen Dörfern ꝛc. eine genügende Verbindung mit der Stadt M. zu gewähren, hat die K. Reg. zu K. auf den Antrag der Betheiligten die Herstellung eines über das Gut B. führenden Weges angeordnet und exekutivisch bewerkstelligen lassen, indem sie in Uebereinstimmung mit jenen Betheiligten davon ausging, daß in der fraglichen Richtung schon von Alters her ein öffentlicher Kommunikations-Weg bestanden habe, der nun, gleich den sich anschließenden Strecken auf den benachbarten Gütern, in ordnungsmäßigen Stand gesetzt werden sollte, während bis dahin in jener Richtung bald hier, bald dort über das Gut B. gefahren worden.

Die Besitzer des Guts, die Dr. F.schen Minorennen, räumten zwar ein, daß ein älterer Kommunikations-Weg vorhanden gewesen sei, behaupteten aber, dieser alte Weg sei nicht über das Gut B., sondern längs desselben hingegangen, der über das Gut geführte Weg sei daher eine neue Anlage, bei welcher ihnen für das entzogene Areal nach den Grundsätzen der Expropriation Entschädigung gewährt werden müsse.

Da gleichwohl die Kosten der Herstellung des Weges von den F.schen Minorennen beigetrieben worden sind, so haben diese den Fiskus, vertreten durch die K. Reg. zu K., im Rechtswege in Anspruch genommen.

Sie beantragen, daß Verklagter verurtheilt werde:

1) die F.schen Minorennen als Besitzer von B. für den zum Wohle des gemeinen Wesens behufs Anlegung eines Kommunikations-Weges hergegebenen Streifen Landes in Gelde zu entschädigen, den Betrag dieser Entschädigung aber einem Separat-Verfahren vorzubehalten;
2) die Pflicht zur Unterhaltung dieses neu angelegten Weges innerhalb der Grenzen von B. entweder selbst zu übernehmen oder denjenigen Ortschaften aufzulegen, die von dieser Wegeanlage Nutzen hätten;
3) Die Kosten der Ausführung des Weges mit 10 Thlr. nebst 5 pCt. Verzugszinsen, vom Tage der insinuirten Klage ab, zu restituiren.

Die K. Reg. hat gegen die Einleitung der Klage zufolge Plenarbeschlusses v. 25. Aug. 1847 den Kompetenz-Konflikt erhoben, weil der über B. geführte Weg keine neue Anlage, der Fall einer Expropriation also nicht vorhanden sei, es sich vielmehr nur von einer ihrerseits als Polizeibehörde getroffenen interimistischen, die Instandsetzung eines schon vorhandenen alten Weges bezweckenden Verfügung handle, gegen welche nach §. 5. des G. v. 11. Mai 1842 der Rechtsweg nicht zulässig sei, dergestalt, daß nicht gegen die Reg., sondern nur unter den Betheiligten prozessirt werden könne.

Der erhobene Kompetenz-Konflikt ist jedoch nicht gerechtfertigt. Die Kläger gehen von der Behauptung aus, daß der ältere Kommunikations-Weg das Gut B. nicht berührt habe, daß ihnen also durch Verlegung des Weges über dieses Gut ein Theil ihres Grundes und Bodens zur Anlage eines bisher gar nicht vorhandenen neuen Weges entzogen worden und hierdurch ein Eingriff in ihre Privatrechte geschehen sei, für welchen nach den gesetzlichen Vorschriften über Aufopferung der Rechte und Vortheile des Einzelnen im Interesse des Allgemeinen Entschädigung gewährt werden müsse. Alle drei Klageanträge beruhen auf diesem Fundamente, indem sie insgesammt dahin gerichtet sind, daß die K. Reg. den Klägern vollständige Schadloshaltung für jenen Eingriff in ihre Privatrechte gewähre.

Es handelt sich hiernach um die Frage:

ob die K. Reg. durch die von ihr angeordnete Herstellung des Weges, über das Gut B. erst einen neuen öffentlichen Weg geschaffen habe, ob also durch die Anordnung der K. Reg. den Klägern das ihrer Behauptung nach bisher unbeschränkte

Eigenthum an dem zur Wegeanlage in Anspruch genommenen Grund und Boden entzogen oder beschränkt worden sei?

und

wiefern die K. Reg. hierfür Ersatz leisten müsse?

Die Entscheidung dieser Frage, welche rein privatrechtlicher Natur ist, kann der Beurtheilung des Richters nicht entzogen werden, vielmehr findet hier der §. 4. des G. v. 11. Mai 1842., wonach der Rechtsweg darüber zulässig ist, ob ein Eingriff in Privatrechte, für welchen Ersatz geleistet werden müsse, vorhanden und zu welchem Betrage dafür Entschädigung zu leisten sei? — volle Anwendung. Die Vorschrift im §. 5. des angezogenen G. kann hier nicht maaßgebend sein. Denn wenn der zu dem Wege über das Gut B. verwendete Grund und Boden — wie die Kläger behaupten — ihr freies, uneingeschränktes Privateigenthum ist, so liegt der Fall nicht vor, daß die K. Reg. als Wege-Polizeibehörde interimistisch die Unterhaltungslast zu reguliren, berufen wäre.

Die Voraussetzung ihres Einschreitens mittelst Regulirung des Interimistikums unter den Betheiligten ist immer die, daß überhaupt ein öffentlicher Weg vorhanden sei, um dessen Instandsetzung es sich handelt. Wird dagegen behauptet, daß der von der K. Reg. für nöthig erachtete öffentliche Weg erst durch ihre Anordnung neu geschaffen werde, so steht nur sie dem betreffenden Grundeigenthümer gegenüber, und es kann, wenn dieser auf Grund des §. 74. der Einleitung zum A. L. R., §. 31. A. L. R. Thl. I. Tit. 8., §. 4. ff. A. L. R. Thl. I. Tit. 11. an die K. Reg., die ihm vermeintlich sein Eigenthum nimmt oder beschränkt, sich halten zu können glaubt, der Rechtsweg hierüber nicht verschränkt werden. Der Kompetenz-Konflikt ist daher nicht für begründet zu erachten gewesen.

Berlin, den 8. Juni 1848.

K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1848. S. 278. Nr. 322., Just. Min. Bl. 1848. S. 292.)

4) Die Polizei-Behörde ist berechtiget, die vorläufigen Anordnungen Behufs Instandsetzung der öffentlichen Wege und Brücken zu treffen und solche exekutivisch auszuführen; auch ist gegen solche Anordnungen der Rechtsweg in der Regel nicht zulässig, sondern die Herangezogenen können ihre Rechte nur gegen die ihrer Ansicht nach zur Unterhaltung Verpflichteten geltend machen.

Erkenntniß des K. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte v. 3. Nov. 1847.

Auf den v. der K. Reg. zu N. erhobenen Kompetenz-Konflikt in der bei dem K. O. L. G. zu N. anhängigen Prozeßsache des Bauergutsbesitzers A. und Genossen wider den K. Polizei-Fiskus, betreffend die Befreiung der Kläger von der Pflicht zur Unterhaltung der hohen Brücke in N., erkennt der Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte für Recht: daß der Rechtsweg in dieser Sache für nicht zulässig und der erhobene Kompetenz-Konflikt daher für begründet zu erachten.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Der von der K. Reg. zu N. erhobene Kompetenz-Konflikt ist wesentlich darauf begründet, daß der Polizeibehörde hinsichtlich der Verpflichtung, wegen baulicher Unterhaltung der über den S. Fluß führenden sogenannten hohen Brücke, nur die vorläufige Anordnung zustehe, in einem solchen Falle aber die richterliche Entscheidung zwar unter den Betheiligten, nicht aber der Polizeibehörde gegenüber zulässig sei. Die Sache aus diesem Gesichtspunkte aufgefaßt, kann auch die Unstatthaftigkeit des prozessualischen Verfahrens keinem Bedenken unterliegen. Denn die vorliegende Klage ist in keiner Weise darauf gegründet, daß der als Verklagter in Anspruch genommene Polizei-Fiskus irgendwie verpflichtet sei, die fragliche Brücke zu unterhalten. Die Absicht der Kläger geht vielmehr nur dahin, durch die angestellte Klage sich von der ihnen angemutheten Verpflichtung zur Unterhaltung jener Brücke zu befreien. Unter dieser Voraussetzung kann die Einwirkung der Polizeibehörde, welche in Beziehung hierauf stattgefunden hat oder künftig stattfinden wird, nach der Natur der obwaltenden Verhältnisse, lediglich aus der Stellung hervorgehen, welche der Polizei in dem §. 10. Tit. 17. Thl. II. des A. L. R. gesetzlich angewiesen ist und vermöge deren dieselbe, wie dies auch in den §§. 6., 7. und 20. des schlesischen Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 und im §. 771. Tit. 20. Thl. II. des A. L. R. anerkannt ist, so berechtigt als verpflichtet ist, die vorläufigen Anordnungen behufs Instandsetzung der öffentlichen Wege und Brücken zu treffen und diese Anordnungen gegen diejenigen, welche dazu verpflichtet erachtet werden, selbst durch Zwangsmittel zur Ausführung zu bringen. Gegen polizeiliche Anordnungen dieser Art ist aber, wie dies in dem §. 1. des G. v. 11. Mai 1842 unzweideutig ausgesprochen ist, der Rechtsweg in der Regel nicht zulässig; den Klä=

gern würde vielmehr nur zustehen, von der ihnen im §. 5. a. a. O. zugestandenen Befugniß Gebrauch zu machen, mithin ihre angeblichen Rechte gegen diejenigen geltend zu machen, welchen die Verpflichtung zur Unterhaltung der in Rede stehenden Brücke angeblich obliegen soll.

In dem von dem K. O. L. G. zu Glogau gegen den erhobenen Kompetenz-Konflikt geltend gemachten Widerspruche werden indessen auch nicht eigentlich die hier aufgestellten Grundsätze bestritten, es ist vielmehr behauptet, daß auf den vorliegenden Fall der §. 2. des G. v. 11. Mai 1842 Anwendung finde, nach welchem die richterliche Entscheidung zulässig ist, wenn derjenige, welchem durch eine polizeiliche Verfügung eine Verpflichtung auferlegt wird, die Befreiung von derselben auf Grund einer besonderen gesetzlichen Vorschrift oder eines speciellen Rechtstitels behauptet. Auf einem solchen speciellen Rechtstitel soll nach der Annahme des K. O. L. G. die Klage gegründet sein und dieser Rechtstitel in dem Urbarium de confirmato den 20. Okt. 1791, hauptsächlich aber in dem mit dem Dominium zu N. unterm 12. Mai 1820 und 29. Aug. 1836 abgeschlossenen Rezesse, durch welche die früher bestandene Verpflichtung zur Leistung der durch den Bau und die Reparatur der Brücke nothwendigen Fuhren abgelöset, gefunden werden.

Für die vorliegende Entscheidung kann es dahin gestellt bleiben, ob der in dem §. 2. des G. v. 11. Mai 1842 vorausgesetzte Fall vorhanden, insbesondere, ob die an die Kläger erlassene Verfügung des Landrathsamts zu N. v. 15. Juli eine solche ist, welche die Kläger berechtigen könnte, auf Grund des §. 2. a. a. O. eine Klage anzustellen, welche ihrem Petitum nach weit über jene Verfügung hinausgeht; für die vorliegende Entscheidung genügt es vielmehr, daß ein specieller Rechtstitel im Sinne des G. überhaupt nicht vorhanden ist.

Um die im §. 2. nachgelassene richterliche Entscheidung zulässig zu machen, genügt keinesweges die Behauptung irgend eines speciellen Rechtstitels, von welcher Beschaffenheit derselbe auch sei; der angeblich vorhandene Rechtstitel muß vielmehr nothwendig geeignet sein, ein unmittelbares Rechtsverhältniß zwischen dem, welcher auf Befreiung Anspruch macht, und der Polizeibehörde zu begründen. Es liegt dies schon in der Natur der Sache, da, insofern auf Grund eines speciellen Rechtstitels die Exemption von der polizeilichen Einwirkung behauptet wird, dieser Rechtstitel nothwendig ein solcher sein muß, welchen die Polizeibehörde als verpflichtend für sich anerkennen muß. Es folgt dies ferner daraus, daß wenn man das Gegentheil also annehmen wollte, daß beispielsweise jeder beliebig zwischen dritten Personen abgeschlossene Vertrag hierzu ausreiche, die Polizeibehörde weder berufen, noch selbst einmal im Stande sein würde, über die Rechtsgültigkeit eines Rechtsgeschäfts, welches sich zwischen dritten Personen gebildet, mit Erfolg zu verhandeln; nicht zu gedenken, daß es mit verfassungsmäßigen Grundsätzen geradezu im Widerspruch stehen würde, sollte für zulässig erachtet werden, die Wirksamkeit der Polizeibehörde in dem, was dieselbe nach Zweck und Beruf und nach allgemeinen G. thun und fordern kann, durch beliebige zwischen dritten Personen abgeschlossene Verträge zu hemmen.

Von einem die Polizeibehörde verpflichtenden speciellen Rechtstitel kann aber in dem vorliegenden Falle nicht die Rede sein. Die Klage ist vielmehr auf einen Vertrag gegründet, welchen die Kläger mit dem Dominium zu N. geschlossen haben und auf dessen Abschluß die Polizeibehörde weder unmittelbar noch mittelbar eingewirkt hat. Urbarium und Rezeß sind vielmehr für die Polizeibehörde res inter alios actae, aus welchen für diese weder Rechte noch Verbindlichkeiten entstanden sind, und aus welchen daher eine Klage rechtlich nicht denkbar ist. Dem verklagten Fiskus gegenüber, ist sonach ein behaupteter specieller Rechtstitel überall nicht vorhanden, und es fehlt daher die Voraussetzung, durch welche die Zulässigkeit des Rechtsweges in dem §. 2. des G. v. 11. Mai 1842 bedingt ist.

Aus diesen Gründen hat daher der Kompetenz-Konflikt für begründet anerkannt und demgemäß auf die für diesen Fall im §. 18. des G. v. 8. April 1847 bestimmten Folgen erkannt werden müssen. Berlin, den 3. Nov. 1847.

K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1848. S. 97. Nr. 109, Just. Min. Bl. 1848. S. 137.)

5) Gegen die Verfügung der Landes-Polizeibehörde, welche die Verpflichtung zur Leistung der Spann- und Hand-Hülfsdienste bei der Unterhaltung öffentl. Wege regulirt, findet der Rechtsweg (im Wege der Negatorien-Klage) nicht statt.

Erkenntniß des K. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte, v. 5. April 1848.

Auf den von der K. Reg. zu Magdeburg erhobenen Kompetenz-Konflikt in der bei dem K. O. L. G. zu Magdeburg anhängigen Prozeßsache des Anspänners S. und Genossen zu A., Klägers, gegen den K. Fiskus, vertreten durch die K. Reg. zu Magdeburg,

Verklagten, betr. die Nichtbefugniß des Verklagten, von den Klägern die Leistung von Spanndiensten zur Unterhaltung des Athenslebener Lustdammes zu verlangen, erkennt der K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte für Recht:

daß der Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig und der erhobene Kompetenz-Konflikt daher für begründet zu erachten.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Durch einen Beschluß v. 13. Juli 1843 hat die K. Reg. zu Magdeburg die mehrfach streitig gewordene Verpflichtung zur Unterhaltung des in den Grenzen der Domaine A. gelegenen, als Straße benutzten sogenannten Lustdammes im Allgemeinen dahin regulirt, daß zu dieser Unterhaltung der landesherrliche Wegebau-Fiskus die erforderlichen Baarkosten zu tragen habe, die Fuhren und Handdienste aber nach Vorschrift des Wege-Ed. für das Herzogthum Magdeburg v. 14. Juli 1742 von den bis auf eine und eine halbe Meile herum gelegenen Dorfschaften zu leisten seien. Demgemäß forderte das Landrathsamt zu N., als der s. g. Lustdamm durch Hochwasser beschädigt worden war, die Anspänner der Gemeinde A. auf, zur Instandsetzung des genannten Dammes Fuhren zu leisten. Gegen diese Aufforderung remonstrirten dieselben; sie wurden aber von der K. Reg. zu Magdeburg, unter Hinweisung auf die zu gewärtigende Strafvollstreckung für den Fall der ferneren Weigerung, abschläglich beschieden. Hierauf haben die Anspänner zu A. bei dem K. Oberlandesgerichte zu Magdeburg eine Klage gegen den Fiskus, vertreten durch die K. Reg. zu Magdeburg, dahin angestellt:

beklagten Fiskus für nicht befugt zu erachten, von ihnen die Leistung von Spanndiensten zur Unterhaltung des Athenslebener Lustdammes zu verlangen.

Das K. Oberlandesgericht zu Magdeburg leitete diese Klage ein. Die K. Reg. daselbst hält jedoch die Klage in der angebrachten Art nicht zum Rechtswege geeignet, und hat deshalb durch Plenarbeschluß v. 27. April pr. den Kompetenz-Konflikt erhoben. Dieser Konflikt ist begründet.

Nicht der Fiskus hat die Fuhren von den Klägern gefordert, sondern die Polizeibehörde hat die letzteren zu deren Leistung herangezogen; es handelt sich dabei von einer von dem Landrathsamte erlassenen, von der K. Reg. bestätigten polizeil. Verf., gegen welche die Kläger mit einer Negatorienklage auftreten, indem sie beantragen, es solle, weil das Fundament des gegen sie erhobenen Anspruchs nicht dargethan sei, die K. Reg. für nicht befugt erklärt werden, die Fuhrenleistung von ihnen zu verlangen. Eine solche Negatorienklage ist nach §§. 1 und 5 der V. v. 11. Mai 1842 nicht statthaft, da der K. Reg. als Polizeibehörde, es mag nun dem Fiskus selbst oder einem Andern die Unterhaltungslast obliegen, die Befugniß zusteht, diejenigen, welche sie nach den bestehenden G. zur Hülfsleistung bei den Wegearbeiten schuldig erachtet, dazu durch vorläufige Anordnung heranzuziehen, ohne daß sie vor dem Richter sich über das Fundament ihrer Anordnung auszuweisen und diese Befugniß der richterlichen Entscheidung zu unterwerfen hätte, vielmehr kann in einem solchen Falle nur die Konfessorienklage gegen denjenigen erhoben werden, welchen die Betheiligten zu der ihnen vorläufig auferlegten Leistung verpflichtet erachten. Es sind nun zwar in der Klage auch Anführungen enthalten, welche darauf hinzielen, die alleinige Verbindlichkeit des Fiskus zur Unterhaltung des mehrgedachten Lustdammes einschließlich der Fuhrenleistung darzuthun, wie die Behauptung, daß der auf dem Territorium der Domaine A. gelegene Lustdamm nicht Theil einer Landstraße, und somit das Ed. v. 14. Juli 1742 nicht anwendbar sei, und die Berufung darauf, daß dies auch schon in einem Prozesse der Gemeinde F. wider den Fiskus festgesetzt worden. Allein dies sind Momente, welche zwar zur Begründung der Konfessorienklage gegen den Fiskus geltend gemacht werden mögen, die Natur der vorliegenden Klage aber nicht ändern können, die sich nach ihrem Petitum als eine Negatorienklage gegen die Polizeibehörde darstellt. Insbesondere kann auch die Behauptung, daß seitens des Fiskus von dem Lustdamme früher ein Wegegeld erhoben worden und hieraus nach §. 11 Th. II. Tit. 15 A. L. R. die Verbindlichkeit des Fiskus zur alleinigen Unterhaltung dieses Dammes folge, die Zulässigkeit des Rechtweges nicht begründen; denn nimmt man auch an, daß im Falle des §. 5 der V. v. 11. Mai 1842 eine Negatorienklage gegen die vorläufige Anordnung der Reg. dann zulässig sei, wenn auf Grund einer besondern gesetzlichen Vorschrift eine Befreiung von der auferlegten Verpflichtung in Anspruch genommen wird, so kann doch in dem allgemeinen Grundsatze des §. 11 cit. eine solche besondere gesetzliche Vorschrift im Sinne des §. 2 der V. v. 11. Mai 1842 immer nicht gefunden werden. — Hiernach hat der erhobene Kompetenz-Konflikt, wie oben geschehen, für begründet erachtet werden müssen.

Berlin, den 5. April 1848.

K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-Konflikte.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1848. S. 204. Nr. 209., Just. Min. Bl. 1848 S. 298. Nr. 63.)

6) Aus der Vorschrift des A. L. R. II. 15. §. 11 läßt sich nicht die Befugniß der Staatseinwohner herleiten, die Verpflichtung des Staates zur Unterhaltung und Besserung der Landstraßen vor dem Richter geltend zu machen, sondern es kann die Abhülfe etwaniger Mängel nur im Verwaltungswege nachgesucht werden.

So erkannt von dem Ob. Trib. per sent. v. 31. Jan. u. 8. Juni 1850. (Entscheid. Bd. 20. S. 400.)

7) Ueber die ausgeschriebenen Beiträge zum Gemeinde-Wegebau in der Rheinprovinz ist, mit Rücksicht auf die Vorschriften der Rheinischen Gemeinde-Ordnung v. 23. Juli 1845. §§. 22, 23 und 25 und des Rheinischen Ressort-Regl. v. 20. Juli 1818. §§. 8 und 10, der Rechtsweg zulässig.

So erkannt von dem K. Kompetenz-Gerichtshofe unterm 6. März 1852. (Preuß. Staatsanzeiger pro 1852. S. 594—595.)

Sechster Abschnitt.

Von der Sicherheits- und Ordnungspolizei in Bezug auf die öffentlichen nicht chaussirten Wege[1].

Vorbemerkung.

Der vorliegende Abschnitt, welcher die Darstellung der in Bezug auf die nicht chaussirten Wege ergangenen Vorschriften in Betreff der Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf denselben umfaßt, zerfällt in folgende Unter-Abtheilungen:

1) von den Einschränkungen, welche in Betreff der Benutzung der Wege Behufs der guten Erhaltung derselben angeordnet sind;

2) von dem Verbote der Beschädigung derselben;

---

[1]) In Betreff der Ausübung der Wege-Polizei wird hier im Allgemeinen auf die Darstellung in Thl. VI. Bd. 4. Abth. I. (Baupolizei), S. 36—93, und in Betreff der Kreis- und Lokal-Wege-Polizeibehörden auf die a. a. O. S. 85—93 mitgetheilten Vorschriften verwiesen.

Ueber die gesetzlichen Befugnisse der Verwaltungsbehörden in Hinsicht der Wege-Polizei auf der linken Rheinseite disponirt das (nachstehende) Publik. der K. Reg. zu Düsseldorf v. 18. Juli 1829:

» Nach Inhalt eines Reskr. des K. Ob. Präsid. der Rheinprovinz v. 18. Mai »d. J. haben die K. Min. des Inn. und der Just. die gesetzlichen Befugnisse der »Verw. Behörden in Hinsicht der Wegepolizei auf der linken Rheinseite festgestellt, »und es werden die darnach ergangenen Bestimmungen mit Rücksicht auf die »§§. 32—34 der V. des K. Staats-Min. v. 20. Juli 1818 hierdurch zur öffentl. »Kunde gebracht:

» 1) die K. Reg. haben das Recht, hinsichtlich der Staats- und Bezirksstraßen » polizeil. V. zu erlassen, insbesondere auch über die Entfernung der aufzu» führenden Gebäude von diesen Straßen, so wie über die Baulinie.

» 2) Gleiche Befugniß haben die Bürgermeister hinsichtlich der Gemeindewege.

» 3) Die ad 1 und 2 erlassenen V. sind für die Gerichte verbindlich.

» 4) Das Beschränken oder Beschädigen eines öffentl. Weges wird mit einer » Geldbuße von 1 bis 5 Rthlr. bestraft, unbeschadet der Verpflichtung zur » Herstellung in den vorigen Stand.

» 5) Die Nichtbeachtung der von den K. Reg. gegebenen Vorschriften zieht eben» falls eine Geldbuße von 1 bis 5 Rthlr. nach sich.

» 6) Die Nichtbeachtung der von den Bürgermeistern für die Gemeindewege » (ad 2) gegebenen Vorschriften zieht eine Geldbuße von 10 Sgr. bis 2 Rthlr. » nach sich.

» Hinsichtlich der Wegepolizei auf der rechten Rheinseite in dem hiesigen Bezirk »behält es bei der Wegeordnung v. 18. Juni 1805 und bei den Vorschriften des »A. L. R. in den Kreisen, wo dasselbe gültig ist, sein Bewenden.«

(A. XIII. 631. — 3. 119.)

3) von den Vorschriften, welche die Verhütung von Unglücksfällen beim Verkehr bezwecken;

4) von den Bestimmungen, welche zur Beseitigung der Hindernisse des Verkehrs auf öffentl. Wegen erlassen worden;

5) von der Aufstellung und Unterhaltung der Wegweiser, Gränztafeln und Meilensteine;

endlich

6) von der Errichtung der Ortstafeln.

Erstes Kapitel.

Von den Behufs guter Erhaltung der Wege angeordneten Einschränkungen in der Benutzung derselben.

Das A. L. R. stellt in Th. II. Tit. 15. §. 7. den Grundsatz auf, daß der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen einem Jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet sei.

Dieser Grundsatz unterliegt indeß denjenigen Einschränkungen, welche die Gesetze in Betreff der Benutzung der Wege zum Zwecke der guten Erhaltung derselben angeordnet haben.

Diese Einschränkungen betreffen:

1) die Beschaffenheit der zu benutzenden Wagen und Schlitten bezüglich der Breite der Geleise, und

2) die polizeil. Vorschriften in Betreff der der Erhaltung der Wege nachtheiligen Art und Weise des Verkehrs auf denselben.

Erster Titel.

Von der Einführung gleicher Wagen- und Schlittengeleise.

Die Erwägung, daß die Verschiedenheit der Wagengeleise nicht nur beschwerlich für die Reisenden ist, sondern auch ganz besonders zum Verderben der Wege gereicht, hat eine Reihe von Verordnungen hervorgerufen, durch welche die allgemeine Einführung eines gleichmäßigen Wagengeleises vorgeschrieben worden ist[1]).

I. Die für die einzelnen Landestheile hierüber ergangenen V. sind folgende:

1) Regl. v. 14. März 1805 wegen Abschaffung des schmalen und allgemeiner Einführung des breiten Wagengeleises in der Churmark, Neumark und Pommern.

Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. Nachdem in den mit den Provinzen Vorpommern und Churmark grenzenden Schwedisch-Pommern und Mecklenburgschen Landen schon vorlängst die breite Wagenspur allgemein eingeführt worden ist; so sind die Churmärkschen und Vorpommerschen Landstände durch die Betrachtung, daß die bisher in diesen Provinzen

---

[1]) Für die Rheinprovinz ist eine solche V. nicht ergangen. Der dritte Rheinische Prov. Landtags-Abschied v. 30. Okt. 1832 bemerkt in dieser Beziehung (unter A. 3.):

»Da Unsere getreuen Stände die Einführung einer gleichen Wagenspur nach »den Verhältnissen der Provinz nicht für nothwendig erachten, so nehmen Wir mit »Erlassung einer diesfallsigen allgemeinen V. Anstand. Die Spur gewisser Fuhr-»werke für die ebenen und flachen Gegenden allein auf ein Maximum von 5 Fuß »9 Zoll zu beschränken, können Wir aber nicht für rathsam finden, da, wenn in den »Gebirgswegen eine breitere Spur stattfindet, und dem Antrage nach es lediglich »dort bei den bisher üblichen Spuren bewenden soll, es nicht zulässig ist, diejenigen, »welche mit Fuhrwerken von dieser breiteren Spur aus dem Gebirge kommen, »beim Eintritt in die Ebene zu Vertauschung desselben mit andern zu nöthigen.«
(Bergius Ergänz. zur G. S., S. 420.)

noch Statt gefundene Verschiedenheit der Geleise nicht nur den Reisenden zur größten Beschwerlichkeit, sondern auch zum Verderben der Wege gereicht, und deshalb zur Ausfahrung der umliegenden Aecker Anlaß giebt, veranlaßt worden, wiederholentlich die allgemeine Einführung des breiten Wagengeleises in Antrag zu bringen.

Bei näherer Erwägung dieses Antrages haben Wir Uns auch überzeugt, daß die Einführung des breiten Wagengeleises nicht blos in der Churmark und Vorpommern, sondern auch in den mehrsten Kreisen von Hinterpommern und der Neumark ausführbar, und für die Einsassen derselben von großem Nutzen sein wird.

In dieser Rücksicht wollen Wir, daß in den Provinzen Churmark, Neumark, imgleichen Vor- und Hinterpommern, unter den hiernächst zu erwähnenden nähern Bestimmungen und Einschränkungen, durchgängig eine gleiche Wagenspur eingeführt, das schmale Geleis gänzlich abgeschafft und allgemein nur das breite Geleis gehalten werden soll.

Wir verordnen daher, daß

1) von der Publik. dieses Regl. an, alle neue Axen an Kutschen, Chaisen, Post-, Fracht- und Bauerwagen und Karren dergestalt angefertigt werden sollen, daß die Breite des Wagengeleises von der Mitte der Felge des einen bis zur Mitte der Felge des andern Rades, 4 Fuß 4 Zoll Rheinländisch Maaß, den Fuß zu 12 Zoll gerechnet, betrage.

2) Den Stellmachern wird daher bei einer Strafe von 20 Thl. verboten, keine neue Axe von geringerer oder mehrerer Breite zu verfertigen, imgleichen den Schmieden, bei eben dieser Strafe, keinen neuen Wagen zu beschlagen, dessen Axen nicht nach dem vorgeschriebenen Maaße eingerichtet worden sind.

3) Es soll auch jeder Stellmacher, wenn er eine neue Axe verfertigt, auf selbige den ersten Buchstaben seines Namens, des Wohnorts und die Jahrzahl mittelst Einbrennens bemerken, widrigenfalls er jedesmal in eine Strafe von 2 Thl. genommen, und diese Strafe auch selbst in dem Fall von ihm eingezogen werden soll, wenn auch sonst die Axe ihr richtiges Maaß halten möchte.

4) Befehlen Wir den Magist., auf den Rathhäusern einen geaichten, von dem Depart. Bau-Bedienten zuvor revidirten Probestock von 4 Fuß 4 Zoll anzuschaffen, und jeden Stellmacher und Schmidt anzuhalten, einen nach dem rathhäuslichen Probemaaß geaichten Stock in seiner Werkstätte zu führen; derjenige Meister aber, der solches unterläßt, und den Maaßstock nicht vorzeigen kann, soll in eine Strafe von 5 Thl. verfallen sein.

5) Denjenigen, die jetzt schmalgeleisige Wagen haben, wollen Wir zwar erlauben, sich derselben noch zu bedienen, bis solche mit neuen Axen versehen werden müssen; jedoch soll diese Erlaubniß, vom Tage der Publik. des gegenwärtigen Regl. an gerechnet, sich nur noch auf drei Jahre erstrecken, dergestalt, daß nach Ablauf dieser drei Jahre auf öffentl. Land- und Poststraßen und Fahrwegen niemand weiter mit einem schmalgeleisigen, das vorgeschriebene Maaß nicht haltenden Wagen sich betreffen lassen, sondern nur bis die Wagen gänzlich unbrauchbar geworden, damit die Feldwege befahren darf. Es dürfen aber auch innerhalb dieses Zeitraums an den schmalgeleiseten Wagen keine neuen, das vorgeschriebene Maaß nicht haltenden Axen, gemacht werden.

6) Von dieser allgemeinen Einrichtung sollen in der Churmark der Bees- und Storkowsche, in der Neumark die Cottbus-, Schievelbein-, Dramburg- und Arnswaldschen, und in Hinterpommern die Rummelsburg- und Bütowschen Kreise vor der Hand noch dergestalt ausgenommen bleiben, daß in diesen Kreisen bis dahin, daß ein anderes verordnet werden wird, das schmale Wagengeleis noch gestattet werden, jedoch jeder Stellmacher in diesen Kreisen ebenfalls schuldig sein soll, bei Anfertigung neuer Axen an schmalgeleiseten Wagen, die im §. 3 enthaltene Vorschrift, bei Vermeidung der geordneten Strafe zu befolgen.

7) Wird aber demungeachtet jemand, der, mit Ausschluß der erwähnten Kreise, innerhalb der Provinzen Chur- und Neumark, Vor- und Hinterpommern wohnt, nach Ablauf dieser drei Jahre mit einem schmalgeleiseten, nicht nach der Vorschrift angefertigten Wagen auf öffentlichen Straßen und Fuhrwegen betroffen, so soll er mit diesem Wagen angehalten, zur nächsten Gerichtsobrigkeit des Orts gebracht, und in eine Geldstrafe von 5 Thl. für den ersten, und von 10 Thl. für den zweiten und die folgenden Contraventionsfälle genommen werden. Diese Strafe soll jedoch für eine und dieselbe Reise bis zum nächsten Bestimmungsorte nur Einmal erlegt werden, und deshalb der in Strafe genommene Reisende sich durch den über die erlegte Strafe empfangenen Schein auf seinem weitern Wege legitimiren. Wir befehlen daher

8) den Churmärkschen, Neumärkschen und Pommerschen Krieges- und Domainen-Kammern, Land- und Steuerräthen, Beamten, Gerichtsobrigkeiten und Magist., auf die Befolgung dieses Regl. genau zu halten, und danach die Landpolizei- und Kreisausreiter ernstgemessenst zu instruiren; und damit

9) dieses Regl. zu jedermanns Wissenschaft gelangen möge, und niemand sich mit der Unwissenheit entschuldigen könne, so soll selbiges zum öffentl. Druck befördert, den Zeitun-

gen und Intelligenzbl. eingerückt, auch durch die Land- und Steuerräthe auf dem Lande und in den Städten publicirt, imgleichen in den Krügen angeschlagen werden.

Urkundlich ꝛc. ꝛc. Gegeben Berlin, den 14. März 1805.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
v. Voß. v. Goldbeck.

(N. C. C. Tom. XI. No. 21. de 1805, Rabe's Samml. Bd. VIII. S. 260.)

2) V. v. 21. Juli 1827, betr. die Einführung eines gleichen Wagen- und Schlittengeleises im Königreich Preußen.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. Nachdem Unsere getreuen Stände des Königreichs Preußen bei ihrer ersten Zusammenkunft auf Erlassung eines G., wegen Einführung gleicher Wagen- und Schlitten-Geleise, in dortiger Provinz allerunterthänigst angetragen, bei dem zweiten Landtage auch sich mit dem ihnen diesfalls vorgelegten Entwurfe im Wesentlichen einverstanden erklärt haben; so verordnen Wir, auf den Antrag Unsers Staats-Min., Folgendes:

§. 1. Von der Zeit der Bekanntmachung dieser V. ab, sollen alle neue Achsen an Kutschen-, Post-, Fracht-, Bauer und allen andern Arten von Wagen dergestalt angefertigt werden, daß die Breite des Wagen-Geleises von der Mitte der Felge des einen, bis zur Mitte der Felge des anderen Rades, vier Fuß vier Zoll Preuß. beträgt.

§. 2. Eben so sollen keine andere Schlitten verfertigt werden, als deren Kappen oder Schleifen, ohne die Kröpfung, eine Länge von fünf Fuß sechs Zoll, und die ein zwei Fuß neun Zoll breites Geleise haben.

§. 3. Den Stellmachern und den sogenannten Schirrmachern auf dem Lande wird bei drei Thaler Strafe untersagt, eine Achse oder einen Schlitten wider die Vorschriften der §§. 1 und 2 einzurichten, und den Schmieden bei gleicher Strafe, solche mit Beschlag zu versehen.

Bei wiederholten Kontraventionen wird die Strafe verdoppelt.

§. 4. Nach dem Ablauf von sechs Jahren, nach Bekanntmachung dieser V., soll in Unserm Königreiche Preußen kein Wagen oder Schlitten gebraucht werden, der nicht die im §. 1 und 2 bestimmten Eigenschaften hat.

§. 5. Sollten sich jedoch nach Ablauf von sechs Jahren, besonders in den Niederungen, noch so schmale, zur öffentl. Benutzung bestimmte Dämme und Wege befinden, daß der Gebrauch des vorbestimmten breiten Geleises nicht anwendbar wäre; so überlassen Wir Unsern Reg., auf den Antrag der Kreisstände, noch die nöthige Nachfrist, nach genauer Prüfung der Verhältnisse, zu ertheilen und dabei die nöthigen Modifikationen festzusetzen, um die baldigste Erreichung des allgemeinen Zwecks, mit der Berücksichtigung der besonderen Ortsbedürfnisse, zu vereinigen.

§. 6. Wer sich nach der im §. 4 und 5 bestimmten Frist eines Wagens oder Schlittens bedient, der im §. 1 und 2 bestimmte Einrichtung nicht hat, soll durch die Polizei- und Wegebeamten, sowie durch die Gensd'armerie, angehalten, zur nächsten Ortsgerichtsbarkeit gebracht und in eine Geldstrafe von einem bis fünf Thalern für den ersten, und von zwei bis zehn Thalern für den zweiten und die folgenden Kontraventionsfälle genommen werden. Diese Strafe, welche in die Armenkasse des Orts fließt, wo die Kontravention entdeckt und bestraft wird, trifft den Eigenthümer des Wagens oder Schlittens, soll jedoch von dem Reisenden, mit Vorbehalt seines Regresses an den Eigenthümer, erlegt werden.

Für eine und dieselbe Reise bis zum nächsten Bestimmungsorte soll nur einmal Strafe stattfinden, und der Reisende über deren Erlegung mit einer Bescheinigung versehen werden.

§. 7. Von dem Gebrauche obiger Vorschrift entsprechender Wagen und Schlitten sind allein ausgenommen:

a) sämmtl. Militair-Fuhrwerk, jedoch nicht dasjenige, welches Privateigenthum einzelner Militairs ist;

b) fremde Reisende oder Reisende aus solchen Provinzen des Preuß. Staats, in welchen keine oder eine andere allgemeine Einrichtung der Wagen und Schlitten vorgeschrieben ist.

§. 8. Die Postbehörden sollen nach der im §. 4 bestimmten Frist keinen Reisenden aus dem Königreiche Preußen Postpferde vor Wagen und Schlitten geben, welche die vorgeschriebene Einrichtung nicht haben.

§. 9. Wir befehlen allen Polizei- und Gerichtsbehörden, sich nach dieser V., welche sogleich und außerdem dreimal während des sechsjährigen Zeitraums durch die Intelligenz- und Amtsbl. bekannt gemacht werden soll, gebührend zu achten.

Gegeben Berlin, den 21. Juli 1827. Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.
Freiherr v. Altenstein. v. Schuckmann. Gr. v. Lottum. Gr. v. Bernstorff.
Gr. v. Danckelmann. v. Schöler.

(G. S. 1828. S. 25, A. XIII. 169.—1. 92.)

3) V. v. 30. Juni 1829, betr. die Einführung gleicher Wagengeleise in der Provinz Westphalen.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. Nachdem Unsere getreuen Stände der Provinz Westphalen bei ihrer zweiten Zusammenkunft auf Erlassung eines Gesetzes wegen Einführung möglichst gleicher Wagengeleise in der dortigen Provinz allerunterthänigst angetragen haben; so verordnen Wir Folgendes:

§. 1. Nach Ablauf von 3 Jahren von der Zeit der Bekanntmachung dieser V. an, sollen die neuen Achsen an allen zwei- oder vierrädrigen Wagen, Karrn und sonstigen Fuhrwerken dergestalt angefertigt werden, daß die Breite des Wagengeleises von der Mitte der Felge des einen bis zur Mitte der Felge des andern Rades, entweder vier Fuß vier Zoll, oder fünf Fuß neun Zoll Preuß. beträgt.

§. 2. Den Stellmachern und Schirrmachern wird bei Drei Thl. Strafe untersagt, eine Achse wider die Vorschriften des §. 1 einzurichten, und den Schmieden bei gleicher Strafe, solche mit Beschlag zu versehen.

Bei wiederholten Kontraventionen wird die Strafe verdoppelt.

§. 3. Nach dem Ablaufe von Sechs Jahren, nach Bekanntmachung dieser V., soll in Unserer Provinz Westphalen kein Wagen, Fuhrkarrn oder sonstiges Fuhrwerk gebraucht werden, welchen die im §. 1 bestimmten Eigenschaften mangeln.

§. 4. Sollten sich jedoch nach Ablauf von sechs Jahren in einem oder andern Theile der Provinz noch zur öffentl. Benutzung bestimmte Wege finden, deren besondere Beschaffenheit den Gebrauch der vorbestimmten Geleise unanwendbar machten; so überlassen Wir Unsern Reg., auf den Antrag der Kreisstände, noch die nöthige Nachfrist, nach genauer Prüfung der Verhältnisse, zu ertheilen, und dabei die nöthigen Modifikationen festzusetzen, um die baldigste Erreichung des allgemeinen Zweckes mit der Berücksichtigung der besondern Ortsbedürfnisse zu vereinigen.

§. 5. Wer sich nach der im §. 3 und 4 bestimmten Frist eines Fuhrwerks bedient, welches die im §. 1 bestimmte Einrichtung nicht hat, der soll durch die Polizei- und Wegebeamten, sowie durch die Gendarmerie, angehalten, zur nächsten Ortsgerichtsbarkeit gebracht, und in eine Geldstrafe von Einem bis Fünf Thl. für den ersten, und von Zwei bis Zehn Thl. für den zweiten und die folgenden Kontraventionsfälle genommen werden. Diese Strafe, welche in die Armen-Kasse des Orts fließt, wo die Kontravention entdeckt wird, trifft den Eigenthümer des Fuhrwerks, soll jedoch von dem Reisenden und Frachtführer, mit Vorbehalt seines Regresses an den Eigenthümer, erlegt werden.

Für eine und dieselbe Reise bis zum Bestimmungsorte soll nur einmal Strafe stattfinden, und der Reisende über deren Erlegung mit einer Bescheinigung versehen werden.

§. 6. Von dem Gebrauche, obiger Vorschrift entsprechender Fuhrwerke, sind allein ausgenommen:

a) sämmtl. Militairfuhrwerk, jedoch nicht dasjenige, welches Privateigenthum einzelner Militairs ist;
b) sämmtl. Kutsch- und Luxuswagen;
c) fremde Fuhrwerke oder Fuhrwerke aus solchen Provinzen (des Preuß. Staats), in welchen keine oder eine andere allgemeine Einrichtung der Wagengeleise vorgeschrieben ist.

§. 7. Wir befehlen allen Polizei- und Gerichtsbehörden, sich nach dieser V., welche sogleich und außerdem dreimal während des sechsjährigen Zeitraums durch die Intelligenz- und Amtsbl. bekannt gemacht werden soll, gebührend zu achten.

Berlin, den 30. Juni 1829. (L. S.) Friedrich Wilhelm.
Friedrich Wilhelm, Kronprinz.
v. Schuckmann. Gr. v. Lottum. Gr. v. Bernstorff. v. Hake.
Gr. v. Danckelman. v. Motz.

(G. S. 1829 S. 97, A. XIII. 938.—4. 114.)

4) V. v. 23. Aug. 1829, betreffend die Einführung gleicher Wagengeleise in denjenigen Theilen des Brandenburgisch-Lausitzischen Provinzialverbandes, in welchen die V. v. 14. März 1805 nicht eingeführt ist.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. Nachdem Unsere getreuen Stände der Mark Brandenburg und des Markgrafenthums Niederlausitz bei ihrer letzten Versammlung darauf angetragen haben, daß Wir die in der V. v. 14. März 1805 enthaltenen Bestimmungen über die Einführung einer gleichen Wagenspur auch in denjenigen Theilen des Brandenburgischen Provinzialverbandes zur Ausführung bringen lassen möchten, welche theils §. 6 der gedachten V. ausgenommen worden, theils auch später erst in den Provinzialverband getreten sind; so verordnen Wir für alle die gedachten Landestheile, in welchen die V. v. 14. März 1805 resp. noch nicht ausgeführt oder noch nicht publicirt worden ist, dem

Antrage Unserer getreuen Stände gemäß und auf das Gutachten Unseres Staats-Min. Folgendes:

§. 1. [Wörtlich wie §. 1 der V. v. 21. Juli 1827 für das Königreich Preußen.]

§. 2. Den Stell- und Schirrmachern und andern Handwerkern, welche sich mit dieser Fabrikation beschäftigen, wird bei Drei Thalern Strafe untersagt, eine Achse wider die Vorschrift des §. 1 einzurichten, und den Schmieden bei gleicher Strafe, solche mit Beschlag zu versehen.

Bei wiederholten Kontraventionen wird die Strafe verdoppelt.

§. 3. Nach Ablauf von sechs Jahren, von Bekanntmachung dieser V. an, soll im ganzen Provinzialverbande der Mark Brandenburg und des Markgrafthums Niederlausitz kein Wagen gebraucht werden, welcher nicht die §. 1 bestimmte Eigenschaft hat.

§. 4. Wer sich nach Ablauf dieser Frist eines nicht nach obiger Vorschrift eingerichteten Wagens bedient, soll durch die Polizei- und Wegebeamten, sowie durch die Gensdarmerie angehalten, zur nächsten Ortsobrigkeit gebracht und in eine Geldstrafe von Einem bis Fünf Thl. für den ersten, und von Zwei bis Zehn Thl. für die folgenden Kontraventionsfälle, genommen werden. Diese Strafe, welche in die Armenkasse des Orts fließt, wo die Kontravention entdeckt und bestraft wird, trifft den Eigenthümer des Wagens, soll jedoch von dem Reisenden, mit Vorbehalt seines Regresses an den Eigenthümer, erlegt werden.

Für eine und dieselbe Reise bis zum nächsten Bestimmungsorte soll nur einmal Strafe stattfinden und der Reisende über deren Erlegung mit einer Bescheinigung versehen werden.

§. 5. [Wörtlich wie §. 7 der V. v. 21. Juli 1827 für Preußen.]

§. 6. Diejenigen Vorschriften des Regl. v. 14. März 1805, welche von den Vorschriften gegenwärtiger V. abweichen, namentlich die §§. 2 und 3 des ersteren enthaltenen, erklären Wir hiermit für aufgehoben, indem in den geeigneten Fällen in dem ganzen Brandenburg-Lausitzischen Provinzialverbande lediglich die gegenwärtige V. in Anwendung kommen soll.

§. 7. Wir befehlen allen Unsern Polizei- und Gerichtsbehörden, sich nach dieser V., welche sogleich und außerdem dreimal während des sechsjährigen Zeitraums durch die Intelligenz- und Amtsbl. bekannt gemacht werden soll, gebührend zu achten.

Gegeben Berlin, den 23. August 1829. Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

v. Schuckmann. Gr. v. Lottum. Gr. v. Danckelmann.

Für den Min. d. ausw. Ang.: v. Schönberg. Für d. Kriegs-Min.: v. Schöler.

(G. S. 1829 S. 103.)

Dazu:

V. v. 12. Mai 1835 wegen Modifikation der V. v. 23. Aug. 1829., betr. die Einführung gleicher Wagengeleise in denjenigen Theilen des Brandenburgisch-Lausitzischen Provinzialverbandes, in welchen die V. v. 14. März 1805 nicht eingeführt ist.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. In Berücksichtigung des von Unsern getreuen Ständen der Mark Brandenburg und des Markgrafthums Niederlausitz bei ihrer letzten Versammlung abgegebenen Gutachtens und des dabei an Uns gerichteten Antrags wegen Modifikation Unserer V. v. 23. Aug. 1829,

die Einführung gleicher Wagengeleise in denjenigen Theilen des Brandenburgisch-Lausitzischen Provinzialverbandes, in welchen die V. v. 14. März 1805 nicht eingeführt ist, betr.,

verordnen Wir auf den Antrag Unsers Staats-Min., wie folgt:

§. 1. Von der Zeit der Bekanntmachung der gegenwärtigen V. an, dürfen in dem ganzen Brandenburgisch-Lausitzischen Provinzialverbande alle neue Achsen an solchen Wagen, auf welche die obengedachte V. v. 23. Aug. 1829 Anwendung findet, nur in der Art angefertigt werden, daß das Wagengeleise die darin im §. 1 bestimmte Breite erhält; die Beschränkung der in dem gedachten §. 1 enthaltenen Vorschrift auf die Anfertigung von Achsen an neuen Wagen findet daher nicht weiter statt.

§. 2. Es wird jedoch für den ganzen Umfang des gedachten Provinzialverbandes die Verfertigung und der Gebrauch neuer Wagen-Achsen mit der Vorrichtung einer doppelten Spur, um nach Bedürfniß auf ein breites und auf ein schmales Geleise gestellt zu werden, mit der Maaßgabe gestattet, daß jedenfalls Eine Spur die im §. 1 der V. v. 23. Aug. 1829 vorgeschriebene Breite haben muß, und daß nach Ablauf der darin im §. 3 bestimmten Uebergangsperiode innerhalb der Provinz nur die auf die vorschriftsmäßige Spur verfertigte Vorrichtung von den Reisenden gebraucht werden darf.

§. 3. Die im §. 2 der V. v. 23. Aug. 1829 bestimmten Strafen kommen gegen die Handwerker, welche eine Achse wider die Vorschriften der obigen §§. 1 und 2 einrichten, ebenfalls zur Anwendung; auch soll die unterlassene Beobachtung der oben §. 2 vorgeschriebenen Maaßgabe gegen die Reisenden, die wegen Gebrauchs vorschriftswidriger Achsen im §. 4 jener V. angedrohten Strafen nach sich ziehen.

§. 4. Die gegenwärtige V. soll sofort durch die G. S. und außerdem vor Ablauf der oben §. 2 gedachten Uebergangsperiode dreimal durch die Intelligenz- und Amtsbl. der Provinz bekannt gemacht werden. Gegeben Berlin, den 12. Mai 1835.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Frh. v. Altenstein. Gr. v. Lottum. Frh. v. Brenn. Mühler. Ancillon. v. Witzleben. v. Rochow. Rother. Gr. v. Alvensleben.

(G. S. 1835 S. 93.)

5) V. v. 10. Juli 1830, betr. die Einführung einer gleichen Wagenspur in der Provinz Sachsen.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. Nachdem Unsere getreuen Stände der Provinz Sachsen bei ihrer zweiten Zusammenkunft auf Erlassung eines G. wegen Einführung gleicher Wagengeleise in dortiger Provinz allerunterthänigst angetragen, auch dieserhalb bei dem dritten Landtage nach Erwägung der ihnen vorgelegten, über die Ausführbarkeit einer solchen V. eingeforderten Gutachten der Kreisstände sämmtl. Kreise, ihre definitive Erklärung, mit ihren Vorschlägen begleitet, abgegeben haben; so verordnen Wir, auf den Antrag Unseres Staats-Min. Folgendes:

§§. 1., 2. u. 3. wörtlich gleichlautend mit §§. 1. 2. u. 3. der V. v. 23. Aug. 1829 für den Brandenburg-Lausitz-Prov. Verband.

§. 4. Diese V. hat für die landräthl. Kreise Ziegenrück und Schleusingen keine Gültigkeit; letztere sind vielmehr von derselben auf unbestimmte Zeit ausgenommen.

§. 5. gleichlautend mit §. 4. der V. v. 23. Aug. 1829 für den Prov. Brandenburg-Lausitz.-Prov. Verband.

§. 6. Von diesen Vorschriften sind allein ausgenommen:

a) sämmtl. Militairfuhrwerk, jedoch nicht dasjenige, welches Privateigenthum einzelner Militairs ist;

b) fremde Reisende, oder Reisende aus solchen Provinzen des Preuß. Staats, in welchen keine oder eine andere allgemeine Einrichtung der Wagengeleise vorgeschrieben ist; und

c) sämmtl. ins Ausland bestimmte Wagen, deren Bestimmung jedoch bewiesen werden muß.

§. 7. Alle diejenigen, welchen die Anlegung und Unterhaltung der Wege obliegt, sind verpflichtet, solche, wo es nöthig ist, binnen einem Jahre nach Publikation gegenwärtiger V. in soweit zu verbreitern, als es die Ausführung dieser Vorschriften erfordert. Die Behörden sollen Aufsicht darüber führen, daß dieser Bestimmung genügt werde, und, wenn dies nach Verlauf eines Jahres nicht geschehen sein sollte, die Verbreiterung auf Kosten der Verpflichteten bewirken lassen.

§. 8. Wir befehlen allen Polizei- und Gerichtsbehörden sich nach dieser V., welche sogleich und außerdem Dreimal während des sechsjährigen Zeitraums, durch die Intelligenz- und Amtsbl. bekannt gemacht werden soll, gebührend zu achten.

Gegeben Berlin, den 10. Juli 1830.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Freiherr v. Altenstein. v. Schuckmann. Graf v. Lottum. Graf v. Bernstorff. v. Hake. Graf v. Danckelman.

(G. S. 1830 S. 111.)

Dazu:

K. O. v. 17. Sept. 1833, betr. das G. wegen Einführung einer gleichen Wagenspur in Sachsen.

Auf den im Ber. des Staats-Min. v. 12. v. M. bevorworteten Antrag der Sächsischen Prov. Stände setze Ich fest, daß in der Provinz Sachsen die Verfertigung und der Gebrauch neuer Wagenachsen mit der Vorrichtung einer doppelten Spur, um, nach Bedürfniß auf ein breites und auf ein schmales Geleise gestellt zu werden, sowohl während der in der V. v. 10. Juli 1830 bestimmten sechsjährigen Uebergangsperiode, als in der Zukunft unter den Maaßregeln nachgelassen sein soll, daß jedenfalls Eine Spur die im §. 1 der V. vorgeschriebene Breite habe, und daß nach Ablauf der Uebergangsperiode, innerhalb der Provinz nur die auf die vorschriftsmäßige Spur verfertigte Vorrichtung von dem Reisenden gebraucht werde. Die unterlassene Beobachtung dieser Maaßregeln zieht gegen die Handwerker wegen der Verfertigung, und gegen die Reisenden wegen des

Gebrauchs vorschriftswidriger Achsen die in den §§. 1 u. 5 der V. angedrohten Strafen nach sich. Das Staats=Min. hat zu veranlassen, daß diese Bestimmung durch die Intelligenz= und Amtsbl. der Provinz bekannt gemacht werde. (Amtsbl. von Magdeburg und Merseburg, und Bergius Ergänz. zur G. S., S. 444.)

6) V. v. 21. Aug. 1830 wegen Einführung einer gleichen Wagen= und Schlittenspur in der Provinz Posen.

Wir Friedrich Wilhelm 2c. Nachdem Unsere getreuen Stände der Provinz Posen bei ihrer zweiten Zusammenkunft um Erlassung eines G. wegen Einführung gleicher Wagen= und Schlitten=Geleise in dortiger Provinz allerunterthänigst gebeten haben; so verordnen Wir, auf den Antrag Unsers Staats=Min. Folgendes:

§§. 1— incl. 4. wörtlich gleichlautend mit §§. 1—4. der V. v. 21. Juli 1827 für das Königreich Preußen, nur mit der Abweichung, daß es im §. 3 heißt: »Schirrmachern auf dem Lande, und anderen Handwerkern und Arbeitern, welche sich mit dieser Fabrikation beschäftigen und in §. 4 mit Ausnahme der Luxus=Wagen.«

§. 5. Ebenso soll nach Ablauf von zwölf Jahren, von der Publik. gegenwärtiger V. angerechnet, kein Luxuswagen gebraucht werden, wenn derselbe nicht die im §. 1 bezeichnete Eigenschaft hat.

§§. 6. u. 7. wörtlich wie §§. 6. u. 7. der V. v. 21. Juni 1827 für das Königreich Preußen.

§. 8. Die Postbehörden sollen nach den im §. 4. u. 5. bestimmten Fristen keinem Reisenden aus der Provinz Posen Postpferde vor Wagen und Schlitten geben, welche die vorgeschriebene Einrichtung nicht haben.

§§. 9. und 10. wörtlich wie §§. 7. und 8. der V. v. 10. Juli 1830 für die Provinz Sachsen.

Urkundlich 2c. Gegeben Berlin, d. 21. Aug. 1830.

Friedrich Wilhelm.

Frhr. v. Altenstein. v. Schuckmann. Gr. v. Lottum. Gr. v. Bernstorff. Maassen.
(G. S. 1830 S. 119.)

7) V. v. 30. Okt. 1831, betr. die Einführung gleicher Wagengeleise in denjenigen Theilen des Pommerschen Provinzialverbandes, in welchen die V. v. 14. März 1805 nicht eingeführt ist [1]).

Wir Friedrich Wilhelm 2c. Nachdem Unsere getreuen Stände des Herzogthums Pommern und des Fürstenthums Rügen bei ihrer letzten Versammlung die Einführung einer gleichen Wagenspur auch in denjenigen Theilen des Pommerschen Provinzial=Verbandes, welche theils in dem §. 6 der V. v. 14. März 1805 ausgenommen worden, theils auch später erst in den Prov. Verband getreten sind, für wünschenswerth erachtet haben; so verordnen Wir für alle die gedachten Landestheile, in welchen die V. v. 14. März 1805 noch nicht ausgeführt, oder noch nicht publicirt ist, dem Gutachten Unserer getreuen Stände gemäß, und auf den Antrag Unseres Staats=Min., Folgendes:

§§. 1—7 wörtlich gleichlautend mit den §§. 1—7 der V. v. 23. Aug. 1829 für den Brandenburg=Lausitz.=Prov. Verband, nur mit dem Unterschiede, daß im §. 3 der V. der Termin auf drei Jahre festgestellt ist.

Gegeben Berlin, den 30. Okt. 1831.

Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frhr. v. Altenstein. v. Schuckmann. Gr. v. Lottum. Gr. v. Bernstorff. v. Hake.
Maassen. Frhr. v. Brenn. Für den Just. Min. v. Kamptz.
(G. S. 1831 S. 248, A. XV. 825.—4. 71.)

8) V. v. 7. April 1838, betr. die Einführung einer gleichen Wagenspur in der Provinz Schlesien.

Wir Friedrich Wilhelm 2c. Nachdem Unsere getreuen Stände des Herzogthums Schlesien, der Grafschaft Glatz und des Markgrafthums Oberlausitz wiederholt darauf angetragen haben, daß ein G. wegen Einführung des breiten Wagengleises in Schlesien mit den durch die Oertlichkeit bedingten Beschränkungen erlassen werden möge, die letzteren auch von ihnen dahin näher bezeichnet worden sind, daß die Maaßregel auf die nicht

---

[1]) Für Neuvorpommern und Rügen war bereits unterm 20. März 1797 ein (durch die V. v. 30. Okt. 1831 nunmehr beseitigtes) Patent wegen Einführung eines gleichmäßigen Wagengeleises ergangen. Vergl. dasselbe in Dähnert's Samml. Pommerscher u. Rügischer Landesurkunden 2c., Suppl. Bd. II. S. 827 Nr. 6.

gebirgigten Theile beschränkt bleibe, so verordnen Wir auf den Antrag Unseres Staats-Min. für die Provinz Schlesien Folgendes:

§. 1. lautet wie §. 1. der V. v. 30. Juni 1829 für die Provinz Westphalen.

§. 2. wie §. 2. der V. v. 23. Aug. 1829 für den Brandenburg-Lausitz.-Prov.-Verband.

§. 3. Nach dem Ablaufe von sechs Jahren, nach Bekanntmachung dieser V., soll in Unserer Provinz Schlesien kein Wagen gebraucht werden, dem die im §. 1 und 4 angegebenen Eigenschaften mangeln.

§. 4. Es soll jedoch im ganzen Umfange der Provinz Schlesien die Verfertigung und der Gebrauch neuer Wagen-Achsen mit der Vorrichtung einer doppelten Spur, um nach Bedürfniß auf ein breites und auf ein schmales Geleise gestellt zu werden, sowohl während der §. 3 bestimmten Uebergangsperiode, als in der Zukunft, unter den Maaßgaben nachgelassen werden, daß jeden Falls eine Spur die im §. 1 dieser V. vorgeschriebene Breite hat, und daß nach Ablauf der Uebergangsperiode innerhalb der Provinz nur die auf die vorschriftsmäßige Spur verfertigte Vorrichtung von den Reisenden gebraucht wird.

Die unterlassene Beobachtung dieser Maaßgaben zieht gegen die Handwerker wegen der Verfertigung, und gegen die Reisenden wegen des Gebrauchs vorschriftswidriger Achsen die in den §§. 2 u. 5 angedrohten Strafen nach sich.

§. 5. Wer sich nach den in den §§. 3 und 4 bestimmten Fristen eines Wagens bedient, der die in den §§. 1. und 4. bestimmte Einrichtung nicht hat, soll durch die Polizei- und Wegebeamten, sowie durch die Gensdarmerie angehalten, zur nächsten Ortsgerichtsbarkeit gebracht und in eine Geldstrafe von einem bis fünf Thaler für den ersten, und von zwei bis zehn Thaler für den zweiten und die folgenden Kontraventionsfälle genommen werden. Diese Strafe, welche in die Armenkasse des Orts fließt, wo die Kontravention entdeckt und bestraft wird, trifft den Eigenthümer des Wagens, soll jedoch von dem Reisenden, mit Vorbehalt des Regresses an den Eigenthümer, erlegt werden.

Für eine und dieselbe Reise bis zum Bestimmungsorte soll nur einmal Strafe Statt finden, und der Reisende über deren Erlegung mit einer Bescheinigung versehen werden.

§. 6. Die Postbehörden sollen nach den in den §§. 3 u. 4 bestimmten Fristen keinem Reisenden aus der Provinz Schlesien Postpferde vor Wagen geben, welche die vorgeschriebene Einrichtung nicht haben, mit Vorbehalt der in den §§. 8 und 9 folgenden Bestimmungen.

§. 7. lautet wie §. 7 der V. v. 10. Juli 1840 für die Provinz Sachsen.

§. 8. Von den Vorschriften dieser V. sind ausgenommen:

a) die Kreise Glatz, Habelschwerdt, Waldenburg, Landshut, Hirschberg, Schönau und Neisse;

b) sämmtl. Militairfuhrwerk, jedoch nicht dasjenige, welches Privat-Eigenthum einzelner Militairs ist;

c) fremde Reisende, oder Reisende aus solchen Theilen des Preuß. Staats, oder aus solchen Theilen der Provinz Schlesien, in welchen keine oder eine andere Einrichtung der Wagen vorgeschrieben ist.

§. 9. Ob und welche Theile der Kreise Frankenstein, Reichenbach, Schweidnitz, Löwenberg, Lauban und Görlitz von den Vorschriften dieser V. ebenfalls auszunehmen seien, darüber sollen die betr. Kreisstände von den Behörden vernommen, die erforderlichen Ausnahmen nach genauer Prüfung der Verhältnisse von den letzteren festgestellt, dieselben auch durch die Intelligenz- und die Amtsbl. zur öffentl. Kenntniß gebracht werden.

§. 10. Wir befehlen allen Polizei- und Gerichtsbehörden, sich nach dieser V., welche sogleich, und außerdem dreimal während des sechsjährigen Zeitraums durch die Intelligenz- und Amtsbl. bekannt gemacht werden soll, gebührend zu achten.

Urkundlich 2c. Gegeben Berlin, den 7. April 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenstein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler.
Gr. v. Alvensleben. Frh. v. Werther. v. Rauch.

(G. S. 1838. S. 258.)

II. Zur Ergänzung und Erläuterung der vorstehenden V. sind folgende Ministerial-Bestimmungen ergangen:

1) C. R. der K. Min. der Fin. (Maaßen) u. d. Inn. für Gew.-Angelegenheiten (v. Brenn) v. 29. Sept. 1834 an sämmtl. K. Oberpräs., ausschließlich derjenigen der Provinz Schlesien und der Rheinprovinz. Ausnahme gewisser Fuhrwerke von dem vorgeschriebenen Maaße der Wagenbreite.

Des Königs Maj. haben in einem besondern Falle allgemein nachzulassen geruhet, daß solche Fuhrwerke, welche ihrer ausschließlichen Bestimmung nach, nur im Bereiche gepflasterter Straßen gebraucht werden können, als Bierwagen, Handwagen, Schleifen, Wasserkufen, Feuerspritzen, Leichenwagen, von der gesetzlichen Vorschrift ausgenommen werden können, wonach für die Breite der Wagen- und Schlitten-Geleise ein bestimmtes Maaß vorgeschrieben worden ist.

Ew. ꝛc. werden mit Rücksicht auf die für die dortige Provinz wegen Einführung gleicher Wagengeleise erlassene Allerh. V. v. 21. Juli 1827 (Preußen) — v. 30. Okt. 1831 (Pommern) — v. 23. Aug. 1829 (Brandenburg) — v. 21. Aug. 1830 (Posen) — v. 10. Juli 1830 (Sachsen) — v. 20. Juni 1829 (Westphalen) davon in Kenntniß gesetzt, um darnach an die Provinzial-Reg. das Weitere zu verfügen, und für die Bekanntmachung dieser Modifikation der gedachten V. durch die Amtsbl. Sorge zu tragen.
(A. XVIII. 1105.—4. 127.)

2) C. R. der K. Min. des Inn. für Gew. Angel. (v. Brenn) u. der Fin. v. 7. Nov. 1834 an sämmtl. K. Oberpräs., ausschließlich derjenigen der Provinz Schlesien und der Rheinprovinz. Unbeschränkter Gebrauch der Droschken mit schmalem Geleise.

Des Königs Maj. haben den fernern unbeschränkten Gebrauch der Droschken mit schmalem Geleise zu gestatten geruht, so daß diese leichten Wagen, welche keine Wege verderben können, und ohnehin nur selten gebraucht werden, den Vorschriften wegen Einführung einer gleichen Wagenspur nicht unterworfen sein sollen.

Im Verfolg des Erlasses v. 29. Sept. d. J. [1]) werden Ew. ꝛc. hievon benachrichtigt, um auch in Betreff dieser Allerh. gestatteten Ausnahme vom G. an die Reg. dortiger Provinz das Nöthige zu verfügen. (A. XVIII. 1106.—4. 128.)

Mit Bezug hierauf erläuterte das R. des K. Min. des Inn. für Gew. Angel. (v. Brenn) u. d. Verw. f. H., Fabrik. u. Bauwesen (Rother) v. 27. Dec. 1836 an die K. Reg. zu Merseburg, den Ausdruck »Droschken« in folgender Art:

Der K. Reg. kann darüber, was eine Droschke sei, von hieraus die in Ihrem Ber. v. 30. Nov. d. J. erbetene Belehrung nicht ertheilt werden.

Da Se. Maj. der König den Gebrauch der Droschken mit schmalem Geleise ausdrücklich zu genehmigen geruht haben, so hat sich die K. Reg. streng an den Ausdruck zu halten, und wenn darüber Zweifel entstehen, welcher Begriff mit demselben zu verbinden sei, so sind vorkommenden Falls darüber Sachverständige zu hören, ob das Fuhrwerk, dessen Achsen als vorschriftswidrig bezeichnet worden, eine Droschke sei oder nicht.
(A. XX. 1022.—4. 190.)

3) R. des K. Min. d. Inn. f. Gew. Angel. (v. Brenn) u. d. Verw. für H., Fabrik. u. Bauwesen (Beuth) v. 25. Sept. 1836 an die K. Reg. zu Posen. Begriff von Luxuswagen in Beziehung auf gleiche Wagenspur.

Die von der K. Reg. mittelst Ber. v. 10. d. M. angeregte Entsch. auf die in der Angelegenheit wegen Einführung gleicher Wagen- und Schlittenspur gemachte Anfrage erfolgt nunmehr dahin, daß unter Luxuswagen wie überall, so auch in dortiger Provinz, alle Wagen, die nicht Acker- und Lastwagen sind, zu verstehen, folglich auch die dort häufig vorkommenden Planwagen und Britschken darunter zu begreifen sind.
(A. XX. 702.—3. 151.)

4) C. R. der K. Verw. für H., F. u. Bauwesen (Rother) v. 10. Nov. 1836 an sämmtl. K. Reg. Zulässigkeit des Gebrauchs von Schnell- und Fahrpost-Wagen mit breiteren, als dem gesetzlichen Geleise auf chaussirten Straßen.

Des Königs Maj. haben mittelst Allerh. K. O. v. 23. v. M. für den ganzen Umfang der Monarchie zu genehmigen geruhet, daß auf chaussirten Straßen auch fernerhin Schnell- und Fahrpostwagen gebraucht werden dürfen, die ein breiteres als das gesetzlich zu 4 Fuß 4 Zoll bestimmte Geleise haben. Die K. Reg. erhält daher den Auftrag, den Polizei- und Wegebeamten Ihres Verwaltungsbezirks, in deren Bezirken Chausseen vorhanden sind, von dieser Allerh. Bestimmung Nachricht zu geben, ein Gleiches auch bei neu entstehenden Chausseen zu veranlassen. (A. XX. 1021.—4. 189.)

---

[1]) Vergl. vorstehend sub 1.

Zweiter Titel.

Von anderweitigen zum Zwecke der guten Erhaltung der Wege bestehenden Verboten in Betreff des Verkehrs auf denselben.

I. Vorschriften in Betreff des Hemmens[1]).

1) Publik. der K. Reg. zu Breslau v. 24. Jan. 1822. Bestrafung der Fuhrleute, welche bei steilen Wegen keinen Hemmschuh anlegen.

Nach der zeitherigen Erfahrung sind die Straßen in den Gebirgs-Gegenden dadurch dem Verderben besonders ausgesetzt worden, daß die Fahrenden bei steilen Wegestellen sich statt des Hemmschuhes einer über das Rad gezogenen Sperr-Kette bedienen.

Für die zollbaren Straßen besteht gegen diesen Mißbrauch, nach dem Wege-Regl. v. 26. Aug. 1789[2]), bereits eine Strafe von 2 Thlr. für jeden Contraventions-Fall.

Diese Strafe soll nach der Bestimmung des K. Min. auch auf diejenigen Straßen ausgedehnt werden, für deren Befahrung kein Wegegeld entrichtet wird. Wenn der Contravenient die Geld-Strafe nicht zahlen kann, so soll er solche mit verhältnißmäßigem Arrest büßen.

Indem diese Bestimmung hierdurch zur allgemeinen Kenntniß gebracht wird, veranlassen wir die betr. Landräthe noch besonders hiervon, die Dorfschulzen und Gerichtsleute, wo sich dergl. Wegestellen befinden, so wie auch die Gensdarmen gehörig zu unterrichten, und sie, oder die sonst zur Wege-Beaufsichtigung bestellten Gemeinglieder, zur genauesten Vigilanz aufzufordern.

Ein Jeder, der einen mit einer Sperrkette statt eines Hemmschuhes Fahrenden betrifft, ist denselben anzuhalten berechtigt, er muß denselben aber zum Schulzen führen, bei diesem muß der Contravenient in Gegenwart der Dorf-Gerichts-Leute, die Strafe niederlegen, von welcher der Denunciant sofort die Hälfte erhält.

Ueber die Bestrafung haben die Dorfgerichte eine besondere Verhandlung aufzunehmen, und solche mit dem verbleibenden Strafgelder-Antheil an den Kreis-Landrath zur monatlichen Einsendung an uns einzureichen; auch müssen selbige dem Contravenienten eine Quittung über die berichtigte Strafe zustellen. (A. VI. 170.—1. 91.)

2) Bekanntmachung des K. Oberpräsid. der Rheinprovinz v. 29. Mai 1839. Strafen für Beschädigung öffentlicher Wege durch Hemmen der Fuhrwerke.

Auf den Grund des G. v. 28. Sept. und 6. Okt. 1791 Tit. II. Art. 40, wonach diejenigen, welche öffentliche Wege auf irgend eine Art beschädigen, in eine Geldbuße von drei bis vier und zwanzig Franken verfallen, wird für denjenigen Theil der Rheinprovinz, wo die gedachte Bestimmung gilt, hierdurch in Folge Auftrages des hohen Fin. Min.:

1) der Gebrauch der sogenannten Klapperstöcke zum Hemmen der Räder, d. h. der den Umlauf der Speichen hindernden Knüppel, Stäbe und dergl.;
2) das Hemmen der Fuhrwerke durch an dem Hintertheil derselben angehängte, auf dem Boden schleifende schwere Gegenstände,

auf allen öffentlichen Wegen unter der oben erwähnten Strafe verboten.

(A. XXIII. 458.—2. 181.)

II. Vorschriften in Betreff des Holz-Transports[3]).

1) R. des K. Min. des Inn. u. der Pol. (v. Schuckmann) v. 28. Dec. 1828 an die K. Reg. in Marienwerder. Vorschriften in Betreff des Transports langen Bauholzes auf den Landstraßen.

Bei den unverkennbaren Nachtheilen und Gefahren, welche mit dem Transporte langen Bauholzes verbunden sind, wenn das eine Ende desselben die Fahrbahn berührt, oder auf der Erde schleppt, ist es angemessen, diese Art der Fortschaffung, so wie es schon in Ansehung der Chausseen der Fall ist, auch auf den Landstraßen zu untersagen.

Indem daher die K. Reg. auf deren Antrag v. 29. v. M. ermächtigt wird, dieserhalb eine Bekanntmachung unter Androhung einer Polizeistrafe von zwei Thlr. für die Uebertretung des Verbots zu erlassen, wird der K. Reg. zugleich der, denselben Gegenstand betreffende, unterm 14. Sept. 1811, den Zimmermeistern N. N. in Königsberg in Pr. ertheilte, und der dortigen Reg. zur Kenntnißnahme zugefertigte Bescheid, (sub lit. a. u. b.) anliegend in Abschrift mitgetheilt.

---

[1]) Vergl. §. 301 des Strafgesetzbuchs v. 14. April 1851.
[2]) Vergl. das Schlesische Wegezoll-Regl. v. 26. Aug. 1789 oben S. 219. ff.
[3]) Vergl. Strafgesetzbuch a. a. O.

Anl. a.

Die dortigen Zimmermeister N. N. haben in einer, unterm 2. d. M. eingereichten Vorstellung darauf angetragen, das Bauholz nicht mit zwei Achsen, sondern wie sonst, mit einer Achse verfahren zu dürfen. Der denselben ertheilte Bescheid wird der K. Reg. in der abschriftlichen Anl. (sub lit. b.) nachrichtlich mitgetheilt.

Berlin, den 14. Sept. 1811.

K. Geh. Staats-Rath u. Chef des allgem. Pol. Dep. im Min. des Inn.
v. Schuckmann.

Anl. b.

Den Haus-Zimmermeistern N. N. wird auf die, unterm 2. d. M. eingereichte Vorstellung, in welcher sie darauf antragen, das Bauholz nicht mit zwei Achsen, sondern mit einer Achse anfahren zu dürfen, eröffnet: daß von den angeordneten Festsetzungen in dieser Angelegenheit nicht abgegangen werden kann, indem solche Behufs des Straßenpflasters und zur Abwendung sonst leicht möglicher Beschädigungen der vorbeigehenden Personen nothwendig sind; ihre Darstellung aber nur auf einer Urkunde mit einem besseren, leichteren, und vorlängst hier allgemein eingeführten Verfahren bei der Anfuhr des starken Bauholzes beruhet.

Diese Methode ist der Reg. bereits unterm 5. Febr. c. mitgetheilt, da sie aber dem Zimmergewerk auf diesem Wege nicht bekannt geworden ist, so wird von neuem bemerkt:

daß hier die Anfuhr des Bauholzes vermittelst zweier Achsen bewirkt wird, welche unter einander durch einen Baum nicht verbunden, sondern von denen die hintere nur mit einem kurzen Baume ungefähr von der Länge des Durchmessers eines Rades, und mit einer Kette, die sich in einen spitzen Haken endiget, versehen ist. Beide Achsen werden bei dem Abholen der Hölzer dicht hintereinander, so weit es das Umgehen der Räder zuläßt, vermittelst des kurzen Baumes gebracht, und durch die Kette aneinander gehalten. Soll nun das Bauholz von einem Holzstapel auf dem Lande abgefahren werden, so ist es deutlich, daß solches eben so leicht auf beide hintereinander stehende Achsen, als auf eine gebracht werden kann. Die Kette wird vorher gelöset, demnächst mit dem vordern Wagen weggefahren, auf welchem der vordere Theil des Holzes liegen bleibt, nachdem es wie bei dem Ausschleppen mit einer Achse befestigt worden. Die zweite Achse oder der Hinterwagen kommt hierdurch von selbst unter den hintern Theil des Holzes, wo sie vermittelst der Kette, und des nur einzuschlagenden Hakens befestigt wird.

Noch leichter wird auf eben die Weise schwimmendes Bauholz aus dem Wasser gebracht, indem beide verbundene Achsen in dasselbe gefahren, unter das schwimmende Holzstück durch einen Menschen in einem Handkahn gebracht, und auf gleiche Art befestigt werden, wonächst alsdann abgefahren wird.

Diese Einrichtung ist nicht im mindesten kostbar, und es wird hier bei dem, aus dem Wasser zu holenden Holze das Aufbringen durch einen Menschen und den Fuhrmann verrichtet. Das Zimmergewerk hat sich also hiernach zu fügen. Berlin, den 14. Sept. 1811.

K. Geh. Staats-Rath u. Chef des allgem. Pol. Dep. im Min. des Inn.
v. Schuckmann.

(A. XII. 1089.—4. 122.)

2) R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 24. März 1829 an die K. Reg. zu N. Verbot des Holzschleppens auf chaussirten und unchaussirten Straßen.

Die Berufung einer andern Reg. auf die von der K. Reg. mit Bezugnahme auf die Ministerial-Verf. v. 28. Dec. v. J. [1]) erlassene, den Transport des Bauholzes betr. Bekanntmachung v. 20. Jan. d. J. (in Ihrem Amtsbl. für 1829) hat dem Min. des Inn. Veranlassung gegeben, von dieser Bekanntmachung nähere Kenntniß zu nehmen. Darnach kann aber das Min. mit der Fassung derselben nicht einverstanden sein, denn aus der Beziehung auf den §. 4 des Anhanges zum Chausseegeld-Tarif v. 29. Mai 1822 kann gefolgert werden, daß die Straf-Bestimmungen dieses Tarifs überhaupt noch in Gültigkeit wären, und daß der nach denselben festgesetzte Strafsatz von 2 Thlr. wegen des Schleppens des Holzes auf Chausseen noch Anwendung finde. Dies ist aber nicht der Fall, da die Straf-Bestimmungen des Tarifs v. 28. April v. J. an die Stelle der früheren getreten sind, und nach dem Art. 8 dieser Bestimmungen in Verbindung mit Art. 15 das Schleppen des Holzes nur mit einem Thlr. zu bestrafen ist. Ueberhaupt findet es das Min. angemessen, diesen Strafsatz für unchaussirte Straßen nicht anders zu stellen, als für chaussirte, weil bei beiden der Grund des Verbotes gleich, und selbst bei Chausseen noch überwiegend ist.

---

[1]) Vergl. vorstehend sub 1.

Die K. Reg. wird daher angewiesen, die erwähnte Bekanntmachung dahin zu deklariren, daß das Schleppen des Holzes auf allen unchaussirten Straßen bei Vermeidung einer Strafe von einem Thlr. in eben dem Maaße verboten sein solle, als dieses Verbot schon durch die Straf-Bestimmungen des Chausseegeld-Tarifs v. 28. April d. J. für Chausseen gelte. (A. XIII. 167.—1. 91.)

III. Vorschriften in Bezug auf die Schwere und in Ansehung der Höhe der Ladung der Fuhrwerke.

1) Der Grundsatz, daß jeder öffentliche (nicht chaussirte) Weg für jedes Fuhrwerk, ohne Rücksicht auf dessen Schwere, offen stehen muß [1]), ist in nachstehenden R. ausgesprochen worden:

a) R. des K. Min. des Inn. u. der P. (Köhler) v. 7. Febr. 1834 an die K. Reg. zu Merseburg.

Das unterzeichnete Min. kann sich auf den Ber. der K. Reg. v. 17. d. M. zur Abänderung der Resolution v. 28. Dec. v. J. (Anl. a.), die Sperrung der Kommunikations-Wege gegen schweres Frachtfuhrwerk betr., nicht veranlaßt finden; es muß vielmehr bei dieser Resolution sein Bewenden behalten.

Uebrigens ist schon aus polizeil. Gründen, soweit solches zu verhüten möglich, überhaupt nicht zu gestatten, daß so schweres Fuhrwerk, von welchem zu besorgen ist, daß dasselbe eine Brücke zusammen drücken könnte, solche passire.

Anl. a.

Das K. Min. des Inn. für H. u. G. hat die Beschwerde der Gemeinden Cosdorf, Lehndorf und Wenzendorf über die von der K. Reg. in Betreff der vormaligen Poststraße von Torgau über Cosdorf nach Liebenwerda erlassenen Verf. und den von Derselben darüber erstatteten Ber. v. 20. Juli d. J., zur Entscheidung hierher mitgetheilt.

Es handelt sich gegenwärtig nicht darum, ob der Staat befugt ist, eine Landstraße zu verlegen, so wie auch nicht darum, ob er zu der neuen Landstraße die nämlichen Prästationen von den Einwohnern fordern kann, welche früher zu der verlassenen Straße gefordert werden konnten, oder ob durch die von Seiten der Stände übernommenen Straßenbau-Surrogat-Gelder die Einsassen von Uebernahme neuer Unterhaltungs-Verbindlichkeiten befreit werden.

Alles dieses liegt außer dem Bereiche der gedachten Beschwerde, und darf daher nicht beantwortet werden, vielmehr ist der Antrag der Beschwerdeführer nur dahin gerichtet,

daß der alte Weg von Torgau über Cosdorf nach Liebenwerda keiner Art von Fuhrwerk versperrt werden möge.

Das unterzeichnete Min. kann eine solche Ausschließung irgend einer Art von Fuhrwerk nicht für gesetzlich halten. Zwar wird wegen derselben von einer anderen Seite auf lit. a. im §. 8. des Straßenbau-Mandats v. 28. April 1781 Bezug genommen; indessen spricht diese Gesetzstelle von den durch Leipzig von einer Landesgrenze zur anderen führenden Straßen, auch ordnet dieses G. eigentlich selbst nichts an, sondern bemerkt nur beiläufig in unbestimmten Ausdrücken: daß jene Straßen den mit schweren Meßgütern und Kaufmannsfrachten beladenen Wagen durch alte Mandate, die jedoch nicht näher allegirt werden, angewiesen seien.

Dieses nichts anordnende allgemeine G. kann daher nicht in Betracht kommen, und zwar um so weniger, als das A. L. R. ihm derogirt haben dürfte; vielmehr ist in Ermangelung eines speziellen Verbotgesetzes anzunehmen, daß jeder öffentliche Weg für jedes Fuhrwerk, es sei schwer oder leicht, offen stehen muß, da kein auch noch so kleiner Ort von der Kommunikation mit der großen Landstraße (durch vermittelnde öffentl. Wege) ausgeschlossen werden darf, und bei jedem Orte das Bedürfniß eintreten kann, mittelst eines schweren Fuhrwerks sich Bedürfnisse zu verschaffen oder Produkte zu verfahren. Ueberdies fehlt es an einer gesetzlichen Bestimmung darüber, wo die Grenze zwischen leichtem und schwerem Fuhrwerk zu finden ist. Dagegen können allerdings für das ungewöhnlich schwere Fuhrwerk keine besondere Verbesserungen des Weges verlangt werden, sondern Jeder, der einen sogenannten Kommunikations-Weg benutzt, muß mit demselben so vorlieb nehmen, wie er durch polizeiliche Instandsetzung für den gewöhnlichen Landverkehr erforderlich ist.

Hiernach wird die K. Reg. angewiesen, den Dorfschaften, welche sich an dem vorgedachten von Torgau über Cosdorf nach Liebenwerda neben der neuen Landstraße führenden älteren Wege befinden, dessen Sperrung gegen irgend ein Fuhrwerk zu untersagen,

---

[1]) In Betreff des Verkehrs auf den Kunststraßen, vergl. indeß das G. v. 17. März 1839. (s. oben S. 329.)

und dies den Gemeinden Cosdorf, Lehndorf und Wenzendorf auf ihre hier beigehende Beschwerde v. 28. April d. J. zu eröffnen. (A. XVIII. 540.—2. 161.)

b) R. des K. Min. des Inn. und der P. (v. Brenn) v. 24. März 1834 an die K. Reg. zu Merseburg.

Die K. Reg. wird auf Ihren, die Befahrung der Kommunikations-Wege mit schwerem Fuhrwerk betr. Ber. v. 26. v. M. erwidert, daß Ihr und den Ihr untergeordneten Polizei-Behörden nur überlassen werden kann, auf solchen Kommunikations-Wegen, wo schwache Brücken oder sonstige, für schweres Fuhrwerk gefährliche Stellen vorhanden sind, durch Warnungs-Tafeln das Befahren derselben mit dergl. Fuhrwerk abzurathen, und sonst, soweit es in Kräften steht, zu verhindern.

Keinesweges aber kann da, wo keine Gefahr vorhanden ist, ein Kommunikations-Weg für irgend eine Art Fuhrwerk gesperrt werden. Insbesondere ist nicht anzunehmen, wenigstens für jetzt nicht nachgewiesen, daß der von Torgau über Cosdorf nach Liebenwalde führende Weg solche gefährliche Stellen enthalte, besonders da derselbe vor Anlegung der Chaussee allgemein ohne Unglücksfälle auch von schwerem Fuhrwerk benutzt worden ist. (A. XVIII. 238.—1. 140.)

2) In Ansehung der zulässigen Höhe der Ladungen[1]) bestehen für die nicht chaussirten Wege gleichfalls keine Verbots-Vorschriften[2]); indeß spricht sich das (zunächst für den Verkehr auf Chausseen ergangene) R. des K. Min. des Inn. u. der Pol. (v. Rochow) und der Verw. für H., Fabr. u. Bauwesen v. 28. April 1835 an den Magistrat zu Elbing und abschriftlich an die K. Reg. zu Danzig hierüber in folgender Art aus:[3])

In Ansehung der Höhe der Ladungen hat eine direkte gesetzl. Vorschrift entbehrlich geschienen, weil die Bestimmung der Breite der Ladung in dem Chausseegeld-Tarif in der Regel die Höhe derselben bedingt, zumal der Frachtführer, welcher Ortschaften mit Thoren zu passiren hat, die Höhe seiner Ladung ohnehin so einrichten muß, daß er nicht zum Umladen genöthigt wird.

Wo diese Bestimmungen nicht ausreichen, um den aus der Höhe und Breite der Ladungen besorglichen Uebelständen zu begegnen, sind die Frachtführer durch eine aufgestellte Warnungstafel auf die Nothwendigkeit des Umladens, bei Vermeidung einer Polizeistrafe, aufmerksam zu machen,

Was dagegen die Tragbarkeit der Brücken betrifft, so darf diese bei den in einem Hauptstraßenzuge liegenden Brücken in keinem Falle so beschaffen sein, daß aus dem Befahren derselben mit gewöhnlichen Frachtwagen ein Unglück zu befürchten wäre. (A. XIX. 493.—2. 135.)

Zweites Kapitel.

Von dem Verbote der Beschädigung nicht chaussirter öffentlicher Wege und der dazu gehörigen Anlagen.

1) Ueber die Bestrafung der Beschädigung der Chausseen und der ihnen gleichgestellten Straßen sind in den zusätzlichen Vorschriften 18 und 19 zum Tarif v. 29. Febr. 1840[4]) die erforderlichen Bestimmungen enthalten; dagegen fehlte es bis dahin an genügenden derartigen gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der nicht chaussirten öffentl. Wege[5]).

---

[1]) In Betreff der Breite der Ladungen vergl. das Publik. der K. Reg. zu Potsdam v. 27. April 1825. (s. in Thl. VI. [Polizeiwesen] Bd. 2. S. 26.)

[2]) In Betreff der Kunststraßen vergl. das G. v. 17. März 1839. (s. oben S. 329.)

[3]) Der hier nicht mitgetheilte Theil dieses R. betrifft die Schwere der beladenen Frachtfuhrwerke beim Verkehr auf Kunststraßen und ist durch das G. v. 13. März 1839 antiquirt.

[4]) Vergl. oben S. 292.

[5]) In Betreff der Baumfrevel bestimmt das Landeskultur-Ed. v. 14. Sept. 1811 im §. 35, daß die Strafen gegen Uebertretungen dieser Art geschärft und unnachsichtlich vollstreckt werden sollen. (G. S. 1811. S. 308.)

Um diesem Mangel abzuhelfen sind folgende Minist. Reskr. erlassen worden[1]:

a) R. des K. Min. des Inn. und der P. (Köhler) v. 4. Febr. 1830 an die K. Reg. in Merseburg. Bestrafung der Beschädigung der Wegweiser und Ortstafeln[2]).

Da, wie der K. Reg. auf die Anfrage in dem Ber. v. 21. v. M.[3]), die Beschädigung der Wegweiser und Ortstafeln betr., hiermit eröffnet wird, das A. L. R. Thl. II. Tit. 20. §§. 1490 und 1491 für Beschädigungen aus Muthwillen überall Leibesstrafen anordnet, so können diese Leibesstrafen nicht durch Festsetzung einer Provinzial-Behörde in Geldstrafen verwandelt werden. Beschädigungen dieser Art gehören aber auch um so mehr zu den gemeinen Verbrechen, als nach §. 1491 l. c. bis zu zwei Jahre Zuchthaus dagegen erkannt werden kann.

Das in Vorschlag gebrachte Versprechen von Denuncianten-Antheilen hat nach den hier gemachten Erfahrungen selten einen sonderlichen Effekt hervorgebracht. Eher scheint noch das Versprechen einer Prämie aus dem polizeil. Dispositionsfonds auf die Ermittelung der Beschädiger rathsam; jedoch wird ein solches Versprechen auch nur durch besondere Umstände, etwa durch eine ungewöhnliche Zahl von Vergehungen dieser Art, motivirt werden können, welches im Bezirk der K. Reg. doch wohl nicht der Fall zu sein scheint. Indessen bleibt Derselben überlassen, ev. wegen Bewilligung einer solchen Prämie weitere Anträge zu machen. (A. XIV. 177. — 1. 131.)

b) C. R. der K. Min. der Fin. (Flottwell) und des Inn. (v. Manteuffel) v. 8. April 1846 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich der Rheinischen. Bestrafung der Beschädigungen an Landstraßen, öffentl. Wegen, Brücken, Pflanzungen rc.

Zum Schutze der Chausseen und der ihnen gleich gestellten Straßen, so wie der dazu gehörigen Anpflanzungen, Vorrichtungen rc. gegen verschuldete oder fahrlässige Beschädigung, sind in den zusätzlichen Vorschriften zum Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 Nr. 18 und 19 die erforderlichen Anordnungen getroffen; rücksichtlich aller übrigen öffentl. Wege fehlt es aber an geeigneten derartigen Vorschriften:

Um diesem mehrfach fühlbar gewordenen Mangel abzuhelfen, wird die K. Reg. ermächtigt, nachstehende Bestimmungen zu erlassen und durch das Amtsblatt zur öffentl. Kenntniß zu bringen:

1) Wer einen öffentl. Weg, die dazu gehörigen Gebäude, Brücken, Durchlässe oder sonstigen Vorrichtungen, als Meilenzeiger, Wegweiser, Tafeln rc., ingleichen wer die Pflanzungen oder Materialien beschädigt oder die letzteren in Unordnung bringt, soll, in sofern er nach den bestehenden Strafgesetzen nicht eine härtere Strafe verwirkt hat, außer dem Schadenersatze, eine Strafe von 1—5 Rthlr. erlegen.

2) Fahrlässige Beschädigungen der zu einem öffentl. Wege gehörigen Bäume sind,

---

[1]) Ueber die Bestrafung der Beschädigung der Bäume an Landstraßen und die Aussetzung von Prämien für die Anzeige von Baumfrevlern sind auch Seitens mehrerer Reg. Verf. erlassen worden, namentlich:

a) Publik. der K. Reg. zu Merseburg v. 30. April 1818. (A. II. 500.—2. 119.)

b) Publik. der K. Reg. zu Oppeln v. 28. Febr. 1819. (A. III. 71.—1. 66.)

Diese Publik. fordern die Lokalbehörden zur strengen Bestrafung der Baumfrevel auf, indem sie, sich auf die analogisch anzuwendenden Strafbestimmungen des A. L. R. II. 20. §§. 210, 211, 1490, 1491 stützend, eine Geldbuße bis 5 Thlr. und resp. 10 Thlr. oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe androhen und für muthwillige Beschädigungen erheblicherer Art Berichterstattung anordnen. Zugleich werden Prämien von 2 bis 5 Thlr. aus der Reg. Hauptkasse für die Denuncianten verheißen.

Ueber die Bewilligung von Prämien an Gensdarmen für Entdeckung solcher Baumfrevel, vergl. das R. des K. Min. des Inn. und der P. v. 29. Jan. 1837. (A. XXI. 234. — 1. 234., s. in Th. VI. [Polizeiwesen] Bd. 2. S. 627—628.)

[2]) Schon das Patent v. 13. Juli 1701 (C. C. M. Tom. VI. Abth. 2 pag. 25 Nr. 8) hatte die Beschädigung der Wegweiser und Meilensteine bei harter Bestrafung verboten.

Vergl. über die Bestrafung der Beschädigung der Wegweiser auch die unten in Kap. 5 mitgetheilten Reg.-Publikanda wegen Aufstellung der Wegweiser.

[3]) Die K. Reg. zu Merseburg hatte mittelst Ber. v. 21. Jan. 1830 (A. XIV. 175. — 1. 130.) beantragt, sie (mit Rücksicht auf die Strafbestimmungen des A. L. R. II. 20 §§. 1488 und 1490) zum Erlaß eines Polizei-Strafverbots gegen Beschädigung von Meilenzeigern und Ortstafeln, unter Verheißung eines Denunciantenantheils zu ermächtigen.

wenn die allgemeinen G. keine härtere Strafe bestimmen, vorbehaltlich des Schadenersatzes, mit einer Strafe von 1—50 Rthlr. zu ahnden.

3) Im Falle des Unvermögens tritt verhältnißmäßiges Gefängniß an die Stelle der vorstehend zu 1 und 2 angeordneten Geldstrafen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 125. Nr. 194.)

c) R. derselb. Min. v. 7. Juli 1846 an die K. Reg. zu N. Denselben Gegenstand betr.

Der K. Reg. wird mit Bezug auf die in Ihrem Ber. v. 14. v. M. erhobenen Bedenken gegen die nach der C. Verf. v. 8. April c.[1]) (Min. Bl. S. 125 Nr. 194) zu erlassenden Strafbestimmungen rücksichtlich der Beschädigungen der Bäume, Pflanzungen rc. an öffentl. Landstraßen, Folgendes eröffnet.

Da in dem §. 1488 ff. Th. II. Tit. 20 des A. L. R. bereits allgemeine Strafbestimmungen für Beschädigung fremden Eigenthums aus Rache, Bosheit oder Muthwillen erlassen sind, und diese unbezweifelt auch auf die Beschädigung der Bäume, Pflanzungen rc. an öffentl. Landstraßen Anwendung finden, so bedurfte es mit Rücksicht auf §. 1107 l. c.[2]) nur hinsichtlich solcher Beschädigungen, welche nicht aus Rache, Bosheit oder Muthwillen, sondern aus Fahrlässigkeit oder durch Verschulden eines Dritten erfolgen, polizeilicher Strafbestimmungen, wie solche in der C. Verf. v. 8. April c. festgesetzt sind. Dem Ermessen der Polizeibehörde ist sub 1 und 2 dieser Verf. die Festsetzung des Strafmaaßes zwischen 1 bis 5 Thlr. und resp. 1 bis 50 Thlr. überlassen und kann deshalb das von der K. Reg. gegen diese V. erhobene Bedenken, als solle die fahrlässige Beschädigung einzelner Bäume härter bestraft werden, als die absichtliche Zerstörung ganzer Pflanzungen nicht getheilt werden. Dieselbe wird daher angewiesen, die C. Verf. v. 8. April c. nunmehr ungesäumt durch Ihr Amtsblatt zu publiciren und für die Ausführung durch die Polizeibehörde Sorge zu tragen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846. S. 150. Nr. 240.)

d) Ueber die Bestrafung der Baumfrevler in Westpreußen disponirt das (nachstehende) R. der K. Min. des H. (v. Bülow) und des Inn. (v. Schuckmann) v. 25. Okt. 1820 an die K. Reg. zu Danzig.

Auf die Anfrage der K. Reg. v. 19. Sept. d. J. wird derselbe erwiedert, daß die in dem Westpreuß. Wege-Regl. enthaltenen Bestimmungen gegen Baum-Frevler, durch die Verf. des vormaligen allgem. Polizei- und Gew. Departements v. 6. April 1811, nicht als aufgehoben betrachtet werden können; daß vielmehr die K. Reg. in vorkommenden Fällen nach den Vorschriften des erst erwähnten Regl. zu verfahren hat.

(A. IV. 888.—4. 108.)

2) Ueber die Verhütung und Bestrafung der unbefugten Schmälerung öffentl. Wege insbesondere ist das (nachstehende) R. der K. Min. des Inn. und der P. (v. Rochow) und der Fin. (v. Alvensleben) v. 30. Nov. 1839 an die K. Reg. zu Cöln ergangen:

Wir haben den Ber. der K. Reg. v. 25. Sept. d. J., die Bestrafung der unbefugten Schmälerung öffentl. Wege betr., Sr. Exc. dem Hr. Just. Min. Mühler unter dem Anheimstellen mitgetheilt, die Kassirung des Erkenntnisses des dortigen Landgerichts in Sachen wider den Pächter N. einzuleiten, indem es allerdings von einer Unvollständigkeit in der Gesetzgebung zeugen würde, wenn es dem Schuldigen gelingen könnte, sich der in den meisten Fällen wohlverdienten Strafe durch einen vorgeblichen Eigenthumsanspruch zu entziehen. Die K. Reg. muß jedoch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Polizeibehörden eben so befugt als verpflichtet sind, das öffentl. Eigenthum, da dasselbe für Zwecke des Gemeinwohls unter dem Schutze der Polizeigesetze besteht, ungeschmälert zu erhalten, folglich in jedem der von Ihr bezeichneten Fälle den Urheber der Beschädigung zur Wiederherstellung des früheren Zustandes ohne Widerrede anzuhalten, allenfalls diese auf seine Kosten zu bewirken und letztere exekutivisch von ihm beizutreiben. Wenn die K. Reg. in dieser Weise zu Werke geht, wird das Bedürfniß der Bestrafung weniger fühlbar sein. Es scheint, daß Sie bei Ihrem bisherigen Benehmen ganz den wesentlichen Unterschied zwischen Privat- und öffentl. Eigenthume unbeachtet gelassen hat. (A. XXIII. 919.—4. 148.)

3) Das Strafgesetzbuch v. 14. April 1851 enthält über diesen Gegenstand folgende Vorschriften:

---

[1]) Vergl. vorstehend sub b.

[2]) Der §. 1107 a. a. O. lautet: »Beschädigungen aus Fahrlässigkeit ziehen, außer dem Schadensersatze, zugleich Strafe nach sich, wenn der »Beschädiger dabei gegen ein ausdrückliches Polizeigesetz gehandelt hat.«

§. 282. Wer Gegenstände, welche zum öffentl. Nutzen oder zur Verschönerung öffentl. Wege oder Anlagen dienen, vorsätzlich zerstört oder beschädigt, wird mit Gefängniß nicht unter vierzehn Tagen bestraft. Auch kann auf zeitige Untersagung der Ausübung der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt worden.

§. 301. Wer vorsetzlich Brücken, Fähren, Wege oder Schutzwehre zerstört oder beschädigt, und durch eine dieser Handlungen Gefahr für das Leben oder die Gesundheit Anderer herbeiführt, wird mit Gefängniß nicht unter drei Monaten bestraft.

Hat in Folge einer dieser Handlungen ein Mensch eine schwere Körperverletzung (§. 193) erlitten, so tritt Zuchthaus bis zu funfzehn Jahren, und hat in Folge einer dieser Handlungen ein Mensch das Leben verloren, zehnjährige bis lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

Liegt einer solchen Handlung Fahrlässigkeit zum Grunde, und ist dadurch ein Schaden entstanden, so ist auf Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn in Folge derselben ein Mensch das Leben verloren hat, auf Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren zu erkennen.

§. 349. Mit Geldbuße bis zu funfzig Thalern oder Gefängniß bis zu sechs Wochen wird bestraft:

1) wer unbefugt ein fremdes Grundstück, oder einen öffentl. oder Privatweg durch Abgraben oder Abpflügen verringert;
2) wer unbefugt von öffentl. oder Privatwegen Erde, Steine oder Rasen, oder aus Grundstücken, welche einem Andern zugehören, Erde, Lehm, Sand, Grand oder Mergel gräbt, oder Steine, Rasen oder ähnliche Materialien wegnimmt.

Drittes Kapitel.

Von den Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen beim Verkehr auf öffentlichen Wegen.

Erster Titel.

Von der Befriedigung der Wege und Brücken.

1) Publik. der K. Reg. zu Reichenbach v. 13. Febr. 1817. Herstellung der fehlenden Geländer auf den Brücken und an den Bergabhängen an der Seite der Straßen und Wege.

Da bemerkt worden, daß die, über Flüsse, Bäche und Gräben führenden, auf Fahrwegen belegenen Brücken, ingleichen diejenigen in Gebirgen an tiefen Gründen vorbeiführenden Wege, welche häufig befahren werden, nicht mit den gehörigen Geländern versehen sind, dieses aber polizeilich nothwendig und im Wege- und Landstraßen-Reglement v. 11. Jan. 1767[1]) ausdrücklich anbefohlen ist: so werden sämmtl. Dominia und Gemeinden, in deren Feldmarken dergl. Brücken und gefährliche Wege belegen sind, deren Unterhaltung ihnen verfassungsmäßig obliegt, angewiesen, diesen Mängeln sofort und längstens bis Ende Mai k. J. abzuhelfen und in dieser Rücksicht folgende Vorschriften zu befolgen:

1) Jede steinerne Brücke muß an jeder Seite der Fahrbahn eine sich auch auf die Flügelmauern erstreckende, massive, mit gutem Kalkmörtel gemauerte und mit Steinplatten oder mit einer Rollschicht gut gebrannter Mauersteine bedeckte Brustmauer, oder eben so wie
2) die hölzernen Brücken, ein 3 Fuß hohes, von 6 bis 8 Zoll starkem Holze gefertigtes, und mit Theer bestrichenes Geländer haben. Der Holm dieses Geländers ist an den vier Enden in schräger Richtung gegen die Ufer auf dem Lande zu verlängern, und daselbst noch vier Säulen einzugraben, oder diese auf den Flügelwänden gehörig zu befestigen.
3) Jeder hart an einem steilen Abgrunde vorbeiführende Weg, welcher häufig befahren wird, soll entweder in Entfernungen von 12 Fuß mit Bäumen bepflanzt, oder in gleicher Entfernung von 2 bis 3 Fuß über der Erde hervorragenden Abweisesteinen, oder mit einem hölzernen Sicherheits-Geländer versehen werden.
4) Sind auch dergl. häufig befahrene Gebirgswege, welche im Winter verschneien, zu beiden Seiten in Entfernung von 12 Schuhen mit Weiden, Pappeln, oder andern leichtfortkommenden Bäumen, gleich den übrigen Landstraßen zu besetzen. rc. rc.
(A. I. 235. — 1. 156.)

2) Publik. der K. Reg. zu Aachen v. 20. Okt. 1819. Befriedigung öffentl. Straßen und Wege während deren Reparatur.

---

[1]) Vergl. unten.

Es hat sich das Unglück ereignet, daß ein hiesiger Einwohner Abends auf einer Rückreise nach Hause auf offener Landstraße, wegen geschehener Aufreißung des Pflasters, mit seinem Cabriolet umgestürzt ist, dabei sein Pferd verloren, und sich hart beschädigt hat.

Wir nehmen hiervon Veranlassung, sämmtl. Polizeibehörden, so wie das Bau-Aufsichts-Personal und die Bau-Unternehmer, die bei diesem Falle unterlassenen polizeil. Anordnungen in Erinnerung zu bringen, daß bei Straßen- und Wege-Reparaturen, wenn dadurch, sei es in- oder außerhalb der Stadt oder einer Dorfschaft, die Passage gehindert wird, für gehörige Befriedigung und nächtliche Erleuchtung gesorgt werden muß, und daß dergl. Unterlassungen strenge gesetzliche Bestrafung nach sich ziehen werden. ꝛc. ꝛc.

(A. III. 991. — 4. 67.)

3) Publik. des K. Reg. zu Königsberg, v. 19. Mai 1820. Sicherung der Stege durch Geländer.

Bei dem Nachhausegehen vom Jahrmarkt in Barten ist am 10. April d. J. die 60jährige Justfrau Maria Alexander von dem Stege, welcher über den Guberfluß, bei den Dörfern Ober- und Unter-Plehnen führt, herabgestürzt und ertrunken. Zu diesem Unglücksfall hat der Umstand Veranlassung gegeben, daß der Steg mit keinem Geländer versehen gewesen ist.

Um ähnlichen Unglücksfällen für die Zukunft vorzubeugen, wird sämmtl. Landraths-Ämtern und allen Ortspolizeibehörden zur Pflicht gemacht, darauf zu sehen, daß alle Stege, welche über Gewässer oder Abgründe führen, mit einem sichern und festen Geländer versehen werden, wozu diejenigen angehalten werden müssen, welche Anlagen dieser Art zu ihrer und des Publikums Bequemlichkeit machen. (A. IV. 304. — 2. 70.)

4) Publik. der K. Reg. zu Danzig v. 14. Juli 1823. Sicherung der steilen Ufer an den Wegen und der Brücken auf den Landstraßen.

Mehrere eingetretene Unglücksfälle veranlassen uns, das unterm 2. Febr. 1810 erlassene Publikandum (Anl. a.) der K. Reg. zu Marienwerder wegen Sicherung der öffentl. Brunnen, so wie der steilen Ufer an den Wegen und der Brücken auf den Landstraßen hierdurch wiederholentlich in Erinnerung zu bringen und die sämmtl. Polizei- und Ortsbehörden, desgl. die Gensdarmerie unseres Departements aufzufordern, auf die Ausführung der diesfallsigen Vorschriften nachdrücklichst zu halten.

Anl. a.

Publikandum.

Es sind mehrere Unglücksfälle zu unserer Kenntniß gekommen, welche dadurch veranlaßt worden, daß die öffentl. Brunnen mit keiner gehörigen Einfassung versehen, auch an mehreren Dorfs- und Landstraßen, imgleichen Triften, woselbst steile Ufer und Brücken anliegen, keine Geländer gezogen sind.

Die K. Westpreuß. Reg.-Polizei-Deput. setzt demnach hiermit fest, das erstere, als die Brunnen, sofort mit einer, zwei und einen halben Fuß hohen Einfassung versehen, dagegen die steilen Ufer an Gewässern und Landstraßen, woselbst solche dicht vorbei gehen und für Reisende sowohl, als bei Vieh-Triften für das Vieh leicht ein Unglück entstehen kann, mit tüchtigen Geländern von drei Fuß Höhe eingefaßt werden.

Alle Behörden werden angewiesen, hierauf strenge zu halten, und sollte ein oder der andere diese Sicherheitsmaaßregel nicht ausführen und bei uns Anzeige darüber eingehen, so verfällt derselbe bei der ersten Anzeige in Fünf Thlr. unerläßlicher Strafe, und wird für die Folge, wenn solches dennoch nichts fruchten sollte, noch härter bestraft werden.

Marienwerder, den 2. Febr. 1810. K. Westpreuß. Reg.-Polizei-Deputation.

(A. VII. 676. — 3. 96.)

5) Vergl. das Publik. der K. Reg. zu Arnsberg v. 6. Febr. 1817 sub 3. (s. unten im Kap. IV. sub II. ad I.)

Zweiter Titel.

Von der Entfernung gefährlicher Gegenstände aus der Nähe der Wege.

1) Vorschriften über die Entfernung von Windmühlen aus der Nähe öffentlicher Wege.

Vergl. die R. des K. Min. des Inn. v. 7. Juni 1828, 29. Okt. 1835, 23. Aug. 1837, 20. Okt. 1837 und 6. April 1844, welche als Regel eine Entfernung von 20 Ruthen vorschreiben. (s. in Thl. VI. Bd. 4. Abth. 1 des Werkes [Bau-Polizei] S. 518—519.)

2) Vorschriften über die Entfernung von Bienenstöcken aus der Nähe öffentlicher Wege.

Vergl. die R. des K. Min. des Inn. v. 28. Dec. 1820 und v. 26. Juli 1835, das Publik. des K. Ob. Präsid. der Provinz Brandenburg v. 4. Nov. 1840, und das Publik. der K. Reg. zu Aachen v. 19. Nov. 1833. (s. in Thl. VI. [Polizei=Wesen] Bd. 2 S. 33—34.)

Dritter Titel.

Von den sicherheitspolizeilichen Vorschriften bezüglich des Verhaltens beim Verkehr auf öffentlichen Wegen.

I. Vorschriften in Betreff des Ausweichens der Fuhrwerke, insbesondere bezüglich der Posten [1]).

1) Das A. L. R. Thl. II. Tit. 15 §§. 25 bis 37 enthält hierüber folgende Bestimmungen:

§. 25. Den nach §. 7 einem Jeden freistehenden Gebrauch der Landstraßen muß ein Jeder so ausüben, daß der Andere an dem gleichmäßigen Gebrauche des Weges nicht gehindert, noch zu Zänkereien oder gar Thätlichkeiten über das Ausweichen Anlaß gegeben werde.

§. 26. Alle Fuhr= und Landleute, auch andere Reisende ohne Unterschied des Standes, müssen den ordinairen und Extraposten, wenn diese hinter ihnen kommen, oder ihnen begegnen, aus dem Wege fahren, und sie ohne Schwierigkeit vorbeilassen, sobald der Postillon ins Horn stößt.

§. 27. Außer diesen Fällen müssen ledige oder bloß mit Personen besetzte Wagen und Kutschen, allen mit Sachen und Effekten beladenen Wagen, wohin auch Kutschen, die Koffer oder sonstige Bagage fahren, zu rechnen sind, ausweichen.

§. 28. Begegnen sich zwei beladene oder zwei ledige Wagen, so müssen beide auf der rechten Seite zur Hälfte ausweichen.

§. 29. Kann einer rechter Hand nicht ausweichen, so muß dieses von dem andern ganz geschehen.

§. 30. Fehlt es auch dazu am Raume, so muß in dem Falle des §. 27 derjenige, welcher zum Ausweichen verbunden ist, so wie in dem Falle des §. 28 der, welcher den andern zuerst gewahr wird, an einem schicklichen Orte so lange still halten, bis der andere Wagen vorüber ist.

§. 31. Kommt ein Wagen von einem Berge oder von einer steilen Anhöhe herunter, und ein anderer Wagen fährt hinauf, so ist der letztere jederzeit zum Ausweichen verbunden, er mag schwerer beladen sein oder nicht.

§. 32. Bei hohlen Wegen oder andern engen Pässen, muß Jeder zuvor stille halten, und nach gegebenem deutlichen Zeichen mit dem Horne, mit der Peitsche, oder auf andere Art so lange warten, bis er versichert ist, daß kein anderer Wagen sich schon darin befindet.

§. 33. Ist der hohle Weg oder enge Paß von solcher Länge, daß die gegebenen Zeichen von einem Ende bis zum andern nicht deutlich gehört oder wahrgenommen werden können, so muß an solchen Plätzen, wo Raum zum Ausweichen ist, aufs neue gewartet und das Zeichen wiederholt werden.

§. 34. Außer den Posten muß jeder vorfahrende Wagen dem hinten folgenden und schneller fahrenden, wenn dieser nicht anders vorkommen kann, und der Raum es erlaubt, auf ein gegebenes Zeichen so weit ausweichen, als es nöthig ist, damit letzterer seinen Weg fortsetzen könne.

§. 35. Wer durch Verabsäumung dieser Vorschriften dem Andern Schaden zufügt, muß denselben nach Beschaffenheit der ihm zur Last fallenden Schuld ersetzen. (Thl. I. Tit. 6 §§. 11 sqq.)

§. 36. Hat der Beschädigte durch sein eigenes Versehen dazu Anlaß gegeben, so treten die Vorschriften des Tit. 6 §§. 18 sqq. ein.

§. 37. Fuhrleute haften für ihre Knechte nach Vorschrift des zweiten Thl. Tit. 8 Abschn. 15; andere Dienstherrschaften aber nur nach Vorschrift des ersten Thls. Tit. 6 §§. 61 sqq.

Der §. 226 ebendas. fügt hinzu:

Wegen des Vorrechts der Posten beim Ausweichen, wenn Fuhr= und Landleute oder andere Reisende hinter ihnen kommen, oder ihnen begegnen, ist Tit. 15 §. 226 verordnet.

---

[1]) Bezüglich des Ausweichens auf den Chausseen vergl. die zusätzl. Bestimmungen 7 und 8 zum Tarif v. 29. Febr. 1840. (s. oben S. 292.)

2) Die erneuerte und erweiterte allgemeine Postordnung für sämmtl. K. Provinzen, v. 26. Nov. 1782 bestimmt hierüber in Abschn. XI. §. 5:

Alle Fuhr- und Landleute, wie auch alle sonstige Reisende, wes Standes und Kondition sie auch sein mögen, müssen, wenn ordinaire, auch Extraposten hinter ihnen kommen, oder ihnen begegnen, denenselben, sobald der Postillon oder Extrafuhrer ins Horn stößt, aus dem Wege fahren und sie ohne Schwierigkeit vorbeilassen, und damit solches um so füglicher geschehen könne, sollen die Postillons, insonderheit in hohlen Wegen, bei Zeiten blasen; falls demungeachtet aber Jemand den ordinairen oder Extraposten auszuweichen sich weigert, so soll dem General-Postamte solches angezeigt und auf dessen Requisition der Kontravenient durch seine Gerichts-Obrigkeit, den dabei vorgefallenen Umständen nach, in eine Geldbuße von 50 Thlr. genommen werden, wobei sich von selbst ergiebt, daß gegentheils hinwiederum die Extraposten jederzeit den ordinairen Postwagen und Postkutschen gleichmäßig ausweichen und aus dem Wege fahren müssen.

(N. C. C. Tom VII. pag. 1726 No. 53 de 1782, Rabe's Samml. Bd. I. Abth. 7 S. 188.)

3) Mit Rücksicht hierauf sind nachstehende R. der K. Min. des Inn. u. der P. und der Fin. ergangen:

a) R. der K. Min. des Inn. u. der P. (v. Rochow) und der Fin. (Gr. v. Alvensleben) v. 18. Juni 1841 an die K. Reg. zu Cöslin.

Auf den Bericht v. 22. v. M. wird die K. Reg. nach Ihrem Antrage ermächtigt,

1) die Uebertretung der Bestimmungen des A. L. R. Thl. II. Tit. 15 §. 26 bis 34 einschließlich, mit einer Geldbuße von 10 Sgr. bis 5 Thlr. und im Falle des Unvermögens mit entsprechender Gefängnißstrafe zu bedrohen, und
2) die §§. 14 und 17 der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 (G. S. S. 99) angehängten zusätzlichen Vorschriften auch für nicht chaussirte Wege für anwendbar zu erklären. (Min. Bl. der inn. Verw. 1841 S. 173 Nr. 260.)

b) R. der K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) u. des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 20. August 1842 an die K. Reg. zu Liegnitz.

Auf den Antrag v. 2. v. M. wollen wir die K. Reg. hiermit ermächtigen,

1) die Uebertretungen der Bestimmungen des A. L. R. Thl. II. Tit. 15 §§. 26 bis 34 einschließlich mit einer Geldbuße von 10 Sgr. bis 5 Thlr., auch im Falle des Unvermögens mit entsprechender Gefängnißstrafe zu bedrohen, und
2) die §§. 14 und 17 der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 angehängten zusätzlichen Vorschriften auch auf nicht chaussirte Wege für anwendbar zu erklären und deshalb das Erforderliche durch das Amtsblatt zu erlassen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1842 S. 328. Nr. 445.)

c) R. derselben Min. v. 18. April 1843 an den K. Oberpräsidenten der Provinz Westphalen.

Auf den von Ew. Exc. mit Ihrer beistimmenden Erklärung vorgelegten Ber. der Reg. zu Minden v. 15. v. M. wollen wir hierdurch genehmigen, daß auch in der dortigen Provinz

1) die Uebertretungen der Bestimmungen des A. L. R. Th. II. Tit. 15 §§. 26 bis 34 einschließlich mit einer Geldbuße von 10 Sgr. bis 5 Thlr., auch im Falle des Unvermögens mit entsprechender Gefängnißstrafe bedroht, und
2) die §§. 14 und 17 der dem Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 angehängten zusätzlichen Vorschriften auch auf nicht chaussirte Wege für anwendbar erklärt werden.

Wir ersuchen Ew. Exc. hiervon sowohl der Reg. zu Minden, als den übrigen Reg., Kenntniß zu geben und wegen Publikation dieser Bestimmungen durch die Amtsblätter das Erforderliche zu veranlassen. (Min. Bl. der inn. Verw. 1843 S. 99 Nr. 133.)

d) Vergl. das Publik der K. Reg. zu **Reichenbach** v. 20. Aug. 1818 ad 3 und 8 bis 17.

(A. II. 849.—3. 108, s. in Th. VI. [Polizei-Wesen] Bd. 2 S. 24.)

4) Das Strafgesetzbuch v. 14. April 1851 bestimmt im §. 344 Nr. 2:

Mit Geldbuße bis zu 20 Thlr. oder Gefängniß bis zu 14 Tagen wird bestraft:

2) wer auf öffentlichen Straßen oder Wegen das Vorbeifahren Anderer muthwillig verhindert.

II. Vorschriften in Betreff der **Beaufsichtigung des Fuhrwerks und der Zugthiere** beim Fahren auf öffentlichen Wegen [1].

---

[1]) Bezüglich des Fahrens auf den **Chausseen** vergl. die zusätzl. Bestimmungen 14 und 17 zum Tarif v. 29. Febr. 1840. (s. oben S. 292. ff.)

1) Das A. L. R.[1]) enthält in Betreff der Vernachlässigung der Aufsicht über Pferde nur folgende Bestimmung (Th. II. Tit. 20 §. 760):

Die §. 757 verordnete Strafe (nämlich 5 bis 10 Thlr. Geldbuße oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe) hat auch derjenige verwirkt, welcher Pferde, ohne die gehörige Aufsicht, auf öffentlichen Plätzen, Straßen, oder sonst im Freien, wo sie durch ihr Ausreißen, Beißen, Stoßen oder Schlagen, Schaden anrichten können, stehen läßt.

Dagegen enthalten die zusätzl. Bestimmungen 14 und 17 zum Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 und zum Tarif v. 28. April 1828 Nr. 11 bestimmte Straf-Vorschriften über die Nicht-Beaufsichtigung der Fuhrwerke und Pferde beim Befahren der Kunststraßen.

Vergl. oben S. 294 und 310.

2) Ueber die Anwendung und Ausdehnung dieser Vorschriften auf nicht chaussirte öffentliche Wege sind folgende Bestimmungen ergangen:

a) R. des K. Min. des Inn. u. der P. (Köhler) v. 4. Nov. 1831 an die K. Reg. zu Arnsberg[2]).

rc. Das Min. rc. kann sich von der Nothwendigkeit einer besondern Strafbestimmung gegen diejenigen Fuhrleute, welche sich entweder vor ihrem Fuhrwerke, ohne Leitung an ihren Pferden zu haben, oder hinter ihrem Fuhrwerke befinden, und mithin außer Stande sind, die Pferde zu lenken, nicht überzeugen, da im §. 760 des A. L. R. II. 20 bereits Jeder mit einer Strafe von 5 bis 10 Thlr. bedroht ist, welcher Pferde ohne die gehörige Aufsicht auf öffentlichen Plätzen, Straßen oder sonst im Freien, wo sie durch ihr Ausreißen, Beißen, Stoßen oder Schlagen Schaden anrichten können, stehen läßt, und die wenigstens analoge Anwendung dieser Strafbestimmung auf diejenigen Fuhrleute, wovon in dem Berichte die Rede ist, keinem gegründeten Bedenken unterliegen dürfte, da ein Fuhrmann, welcher, ohne Leitzeug an den Pferden zu haben, auf dem Wagen sitzt oder liegt, oder gar schläft, oder hinter dem Wagen hergeht, jedenfalls die ihm zur Pflicht gemachte gehörige Aufsicht vernachlässigt, auch die Anwendung dieser Strafbestimmung nach §. 776 a. a. O. davon, daß ein wirklicher Schaden veranlaßt worden, ganz unabhängig ist. (A. XV. 791.—4. 53.)

b) R. des K. Min. des Inn. u. d. P. (v. Rochow) v. 12. Dec. 1838 an die K. Reg. zu Arnsberg.

Der K. Reg. eröffne ich auf den Ber. v. 5. d. M., betr. die Bestrafung der Fuhrleute wegen Entfernung von ihren Pferden, und wegen der dadurch veranlaßt werdenden mangelhaften Aufsicht und Führung derselben, daß ich mich ebenfalls aus den in dem R. v. 4. Nov. 1831 (A. S. 791.)[3]) enthaltenen Gründen nicht veranlaßt finden kann, die mir im Entwurfe vorgelegte Amtsbl.-Bekanntmachung über diese Angelegenheit zu genehmigen. Diese Bekanntmachung würde die im §. 760 Tit. 20 Th. II. A. L. R. angeordnete Strafe von 5 bis 10 Rthlr. bis auf 1 Rthlr. ermäßigen, eine solche Abänderung des A. L. R. kann aber nur im Wege der Gesetzgebung erfolgen. Hiezu ist indessen die Sache im Allgemeinen nicht angethan, denn das Mißverhältniß zwischen den in den Strafbestimmungen zum Chausseegeld-Tarif v. 28. April 1828 und den in dem §. 760 Tit. 20 Th. II. A. L. R. angeordneten Strafen hat darin seinen Grund, daß bei ersteren hauptsächlich der Schutz der Chaussee selbst, der Anpflanzungen, Bankets u. s. w., bei letzteren aber der Schutz des Publikums der Zweck gewesen ist, und wird nicht leicht so auffallend hervortreten, als die K. Reg. zu befürchten scheint, wenn jene Vorschriften nur mit Umsicht angewendet werden. (A. XXII. 1013.—4. 156.)

c) R. des K. Min. des Inn. u. d. Pol. (v. Rochow) v. 9. Febr. 1839 an die K. Reg. zu Arnsberg.

Durch den anderweiten Ber. der K. Reg. v. 29. Dec. v. J., die Bestrafung der Fuhrleute wegen Entfernung von ihren Pferden betr., kann ich mich nicht veranlaßt finden, die Verf. v. 12. ejd.[4]) abzuändern.

Die Analogie der Fälle, auf welche die Strafbestimmung des §. 760 Tit. 20 Thl. II.

---

[1]) Das Strafgesetzbuch v. 14. April 1851 enthält hierüber keine Bestimmungen.

[2]) Vergl. dies R. vollständig abgedruckt und mit dem darin bezogenen Berichte der K. Reg. zu Arnsberg v. 5. Aug. 1831 im Thl. VI. (Polizei-Wesen) Bd. 2 S. 26—27.

[3]) Vergl. vorstehend sub a.

[4]) Vergl. vorstehend sub b.

des A. L. R. Anwendung findet, besteht nur darin, daß dieser §. von dem Stehenlassen der Pferde im Freien, ohne die gehörige Aufsicht, handelt, und nun auch auf das Gehenlassen der Pferde ohne Aufsicht bezogen werden soll. Die Anwendung dieses §. auch auf den letztern Fall, leidet indeß gar keinen Zweifel, da dieser eben so gefährlich und noch gefährlicher sein kann, als der erstere Fall, wenn Jemand Pferde, ohne die gehörige Aufsicht, stehen läßt.

Eben so ist es einerlei, ob die Kontravention auf Chausseen oder auf nicht chaussirten Wegen begangen wird, da die Bestimmung des §. 760 l. c. ganz allgemein den Zweck hat, die persönliche Sicherheit zu befördern, und Gefahren, welche dieser drohen, abzuwenden.

Dagegen ist die fragliche Festsetzung des Chausseegelder-Tarifs v. 28. April 1828 lediglich zur Abwendung des Schadens, welcher durch Unaufmerksamkeit der Fuhrleute auf ihre Fuhrwerke den Chausseen, namentlich den Bäumen, Dossirungen, Fußwegen rc. auf denselben zugefügt werden kann, erlassen, und nur in dieser Beziehung als lex specialis zu betrachten.

In sofern bei einer solchen Kontravention auch die Bestimmung des §. 760 Tit. 20 Thl. II. des A. L. R. übertreten wird, leidet dessen Anwendung keinen Zweifel. Wenn sich also ein Fuhrmann außer Stand setzt, seine Pferde gehörig zu beaufsichtigen, mag dies nun dadurch geschehen, daß er auf dem Wagen schläft, oder daß er sich von dem Fuhrwerke zu weit entfernt, wird er nach §. 760 l. c. zu strafen sein.

Bei einer richtigen Beurtheilung des Spezialfalles wird sich ein Mißverhältniß zwischen den darauf anzuwendenden Strafbestimmungen zum Chausseegeld-Tarif und des §. 760 l. c. nicht leicht herausstellen, und kann ich die diesfälligen Bedenken der K. Reg. nicht theilen. (A. XXIII. 228.—1. 206.)

d) R. der K. Min. des Inn. u. d. Pol. u. d. Fin. v. 18. Juni 1841 (sub 2.), R. v. 20. Aug. 1842 (sub 2.) und v. 18. April 1843 (sub 2.).

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841 S. 173 Nr. 260, 1842 S. 328 Nr. 445 u. 1843 S. 99 Nr. 133, s. oben S. 466.)

e) R. des K. Min. des Inn., Abth. II. (v. Manteuffel) v. 18. April 1846 an die K. Reg. zu Düsseldorf.

Gegen die von der K. Reg. beabsichtigte Polizei-V., nach welcher jeder Führer eines Fuhrwerks auch auf anderen öffentl. Straßen, als den Chausseen, sobald er sich mehr als fünf Schritte von seinen Pferden entfernt, ohne sie abzusträngen, oder während des Fahrens auf dem Fuhrwerke, auf einem der Zugthiere oder in deren unmittelbarer Nähe zu bleiben unterläßt, oder während der Fahrt schlafend auf dem Fuhrwerke betroffen wird, mit einer von 10 Sgr. bis zu 5 Rthlr. abzumessenden Polizeistrafe belegt werden soll, findet das unterz. Min. nichts zu erinnern und ermächtigt Dieselbe auf den Antrag v. 23. März c. zum Erlaß einer, dem Vorstehenden entsprechenden V. für Ihren Verwaltungsbezirk. (Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 84 Nr. 127.)

Dazu:

R. desselben Min. v. 4. Juni 1846 an die K. Reg. zu Düsseldorf.

Auf den Ber. v. 11. v. M. wird der K. Reg. eröffnet, daß bei Erlaß der Verf. v. 18. April c. nicht beabsichtigt worden ist, aus der von Ihr beantragten V. die Bestimmung, daß der Fuhrmann während des Fahrens das Leitseil in der Hand behalten müsse, wegzulassen. Es unterliegt daher keinem Bedenken, diese Bestimmung in die beabsichtigte V. mit aufzunehmen, zumal da dieselbe als zweckmäßig anzuerkennen und auch in der V. v. 29. Febr. 1840 für die Chausseen ausdrücklich enthalten ist.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 84 Nr. 128.)

f) R. der K. Min. d. Fin. (Flottwell) u. des Inn. (v. Manteuffel) v. 18. April 1846 an die K. Reg. zu Frankfurt.

Auf den Ber. v. 18. März d. J. wird die K. Reg. hierdurch ermächtigt, die §§. 14 u. 17. der dem Chausseegeldtarife v. 29. Febr. 1840 (G. S. S. 99) angehängten zusätzlichen Vorschriften auch für nicht chaussirte Wege in Ihrem Verwaltungsbezirke anwendbar zu erklären, und das hiernach Erforderliche durch die Amtsbl. zu veröffentlichen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1846 S. 84 Nr. 129.)

3) Ueber die Beaufsichtung von Fuhrwerk und Zugthieren beim Fahren und Reiten in Straßen rc. der Städte und Ortschaften, vergl. die in Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2 S. 23—27 u. Suppl. Bd. 2 dazu S. 103—104 gegebenen Bestimmungen.

III. Anderweitige Vorschriften in Betreff des Verhaltens beim Fahren auf öffentl. Wegen.

1) Publik. der K. Reg. zu Stralsund v. 16. Nov. 1817, betr. das Verhalten beim Fahren auf Post- und Landstraßen.

Obgleich es an Vorschriften wegen des Verhaltens beim Fahren auf Post- und Landstraßen, auch anderen Wegen, für diese Provinz nicht fehlt, so werden doch selbige, dem Vernehmen nach, nicht gehörig befolgt, insbesondere aber muthwillige Beschädigung von Brücken, Brückengeländern, an den Wegen stehenden Bäumen und anderen Merkmalen oder Befriedigungen häufige Klagen geführt. Wir finden Uns dadurch veranlaßt, den Landes-Einwohnern die schon bestehenden Vorschriften in Anerinnerung zu bringen, und dabei noch folgende nähere Bestimmungen hinzu zu fügen:

1) Beim Befahren der Brücken muß jeder die Ueberfahrt der ihm entgegen kommenden ordinairen und Extra-Posten, außerdem aber das größere und schwerere die Ueberfahrt des leichteren und schnelleren Fuhrwerks, in angemessener Entfernung erwarten, und wenn gleich übrigens im Allgemeinen derjenige, welcher der Brücke am nächsten ist, mit allen ihm unmittelbar folgenden Wagen zuerst hinüber zu fahren berechtiget ist, der auf der anderen Seite der Brücke Wartende aber in einer solchen Entfernung, rechts gewandt, still halten muß, daß der Fahrende, ohne Beschädigung der Brücke und der beiderseitigen Fuhrwerke, rechts ausweichend passiren kann, so darf doch dieses nie anders, als im Schritte geschehen. Bei großer Dunkelheit sind die Fuhrleute verpflichtet, da, wo Brücken zu passiren sind, sowohl auf der Brücke selbst, als an den beiden Seiten derselben, durch ein deutliches Zeichen mit dem Horn, mit der Peitsche oder auf andere Weise sich bemerkbar zu machen, damit ein etwa entgegen kommendes Fuhrwerk zu rechter Zeit still halten und jede Beschädigung vermieden werden könne.

2) Auf kleinen, neben dem Hauptwege allein für Fußgänger angelegten, Steindämmen und Fußsteigen darf weder gefahren, noch geritten werden. Wer solches thut, büßt dafür mit 1 Thlr. Strafe.

3) Derjenige, der auf einem ordnungsmäßigen Wege in den Seitengraben, oder auch der Grabenborte so nahe fährt, daß dadurch Stellen in dem Graben zugefahren werden, hat den angerichteten Schaden zu ersetzen und verfällt überdem, nach Maaßgabe des Patents v. 3. Febr. 1806, §. 6 in eine Strafe von 2 Thlr.

4) Wenn jemand, ohne durch wahre Noth dazu gezwungen zu sein, den ordentlichen Weg verläßt, und sich auf unerlaubten oder Nebenwegen betreffen läßt, so muß er, außer dem Ersatz des etwa verursachten Schadens, als Strafe für seine Person 8 ßl., für jedes dabei gebrauchte Pferd aber 24 ßl. bezahlen, welche Strafe doppelt zu erlegen ist, wenn der Contravenient auf bestellter Kornsaat, im Klee oder im Holze angetroffen wird.

5) Wer durch Gräben fährt, worüber Brücken führen, oder Brücken, Brückengeländer, an Brücken oder Wegen stehende Bäume, Pfähle, eingesetzte Steine oder Befriedigungen irgend einer Art beschädiget, umwirft oder gar entwendet, hat dafür, außer dem zu leistenden Schadensersatz, eine Strafe von 2 Thlr. für jeden beschädigten Gegenstand zu entrichten.

6) Ist der Eigenthümer des Fuhrwerks selbst der Fahrende, oder doch gegenwärtig, ohne den Frevel zu verhindern, obgleich er dazu im Stande gewesen wäre, so hat er für seine Person die doppelte Strafe, außerdem aber im letzteren Falle auch der eigentliche Thäter die einfache Strafe zu erleiden. Dasselbe findet auf die von den Herrschaften den Fuhrknechten etwa mitgegebenen Aufseher Anwendung.

7) Wenn Kinder, welche noch nicht dienen, und daher noch keinen eigenen Erwerb haben, sich Beschädigungen der angegebenen Art erlauben, so haften die Eltern derselben für die Vergütung des veranlaßten Schadens; wogegen ihnen die Züchtigung der Kinder um diese von ähnlicher Ungebühr für die Folge abzuhalten, überlassen bleibt.

8) Von den vorbestimmten Strafen fällt die eine Hälfte dem Denuncianten, die zweite Hälfte aber der Kirchspiels-Armenkasse des Orts zu, wo die Contravention stattgefunden hat. An die Stelle derselben tritt beim Zahlungsunvermögen des Contravenienten verhältnißmäßige körperliche oder Gefängnißstrafe, so wie auch das Stehen am Strafpfahl an den Orten, wo dergl. noch vorhanden sind, vorzugsweise in Anwendung zu bringen ist.

Nach den obigen Bestimmungen haben sich nun alle Landes-Einwohner, insbesondere aber die Reisenden und Fuhrleute, genau zu achten, und so wie bei vorkommenden Contraventionen, im Fall die ordentliche Polizei-Behörde nicht in der Schnelligkeit, womit Sachen dieser Art abgemacht werden müssen, zu erreichen sein sollte, die Hülfe der nächsten Polizei-Behörde auf dem Wege in Anspruch zu nehmen ist, selbige sich auch der etwa nöthigen Untersuchung und der Vollziehung der verwirkten Strafe nicht zu entziehen hat, so sind dagegen die von den Postillions der ordinairen und Extra-Posten begangenen Excesse lediglich dem nächsten K. Postamte zur Untersuchung und Bestrafung anzuzeigen.

Es soll diese V. mit der Stralsundischen Zeitung vertheilt, von den Kanzeln verlesen und an den gewöhnlichen Orten angeheftet werden. (A. I. 267.—4. 139.)

2) Publik. der K. Reg. zu Gumbinnen v. 3. April 1822, betr. die Pfändung der Reisenden bei Befahrung unerlaubter Nebenwege[1]).

Die häufig hier eingegangenen Anzeigen, nach welchen Reisende darum von den angränzenden Grundbesitzern gepfändet worden, weil sie des unfahrbaren Weges in den Straßen wegen aus demselben über Saatfelder oder selbst über gehegte Wiesen ausgebogen sind, veranlassen uns, die Reisenden auf die nachfolgenden dieserhalb bestehenden gesetzlichen Vorschriften aufmerksam zu machen und dieselben aufzufordern, jeden Fall einer danach ungesetzlich oder ungebührlich erlittenen Pfändung, nach Bewandniß der Umstände, uns selbst oder dem Kreislandrathe zur weitern Untersuchung anzuzeigen.

Die G. bestimmen, daß Reisende, wenn die Straße nicht gebessert oder nicht im gehörigen Stande sich befindet, weder angehalten noch gepfändet werden dürfen, wenn sie gleich bei üblen Stellen des Weges über besäete Felder oder gehegte Wiesen einen Ausweg genommen haben. Nehmen sie aber ungeachtet des passablen Weges einen solchen Ausweg, so steht es den Grundeigenthümern frei, für jedes Pferd 2 Sgr. 6 Pf. an Pfand zu nehmen oder, falls die dadurch Beschädigten den durch das Ausbiegen wirklich erlittenen Schaden höher ästimiren, solchen abschätzen und danach sich vom Reisenden vergüten zu lassen. Nur in diesem letzten Falle, und wenn der Reisende die Feststellung des zu gewährenden Schadenersatzes nicht abwarten will oder kann, ist es den Grundbesitzern zur Sicherstellung des Schadenersatzes erlaubt, 1 bis 2 Rthlr. oder irgend ein diesem Betrage angemessenes Pfand bei der Ortsbehörde deponiren zu lassen. Aus diesem Depositum muß dem Reisenden aber der über den Taxpreis des ermittelteu Schadens überschießende Betrag gleich nach geschehener Feststellung desselben wieder zugestellt werden.

Ergiebt die weitere, vom Reisenden abhängig gemachte Untersuchung aber, daß der Reisende ungebührlich aufgehalten oder überhaupt gegen diese Vorschrift ge- oder auch nur vorläufig gepfändet ist, so verfällt der Pfänder selbst in eine fiskalische Strafe von 5 bis 10 Rthlr. (A. VI. 431.—2. 87.)

3) In Betreff des Verbot des Fahrens mit Schlitten ohne Deichsel oder ohne Schellengeläute, vergl. die in Thl. VI. (Polizeiwesen) Bd. 2 S. 27 und 28, Suppl. Bd. 1 S. 118 u. Suppl. Bd. 2 S. 103—104 gegebenen Bestimmungen.

Viertes Kapitel.

Von der Beseitigung der den Verkehr auf öffentlichen Wegen beschränkenden Hindernisse.

I. Das K. Min. d. Inn. u. d. Pol. hat den Grundsatz ausgesprochen, daß die Fortschaffung der sogen. Dorf- und Feldhecken an Orten, wo solche hergebracht sind, als eine Schuldigkeit nicht gefordert werden dürfe, sondern nur durch gütliche Vermittelung darauf hinzuwirken sei. Nur in Betreff der Feldhecken auf Haupt-Landstraßen ist die unbedingte Verpflichtung zu deren Beseitigung angenommen worden.

In diesem Sinne sind die nachstehenden R. ergangen:

1) R. des K. Min. des Inn. und der Pol. (v. Schuckmann) v. 10. Okt. 1820 an den K. Ober-Präsid. von Pommern.

Ew. Exc. erwiedere ich auf den Ber. v. 25. v. M., daß an den Orten, wo die Endhecken hergebracht sind, auch die ganze Einrichtung der innern und äußern Bewahrung der Dorfslage, die Anlagen mancher Wirthschaftsgebäude, und mehrfache wirthschaftliche Einrichtungen darauf berechnet sind, wie das in den mit eingereichten Ber. mehrerer Landräthe näher auseinandergesetzt ist. Man würde also durch das von Ew. Exc. vorgeschlagene Verbot große Störungen und Belästigungen der nächsten Intereſſenten zur Sache veranlassen. Jedenfalls gewinnt die Sicherstellung der zunächst den Dorflagen befindlichen Ländereien durch die zweite Barriere, welche die mittelst der Endhecken geschlossene Verzäunung darbietet, ungemein.

Da hier noch das Interesse der Dorfschaften, im Vergleich mit den für die Reisenden

[1]) Vergl. §. 347 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs v. 14. April 1851.

aus den Hecken entspringenden Unbequemlichkeiten, das überwiegende ist, jene auch die bestehende Verfassung für sich haben: so kann das von Ew. Exc. angetragene Verbot nicht genehmigt werden. (A. IV. 883.—4. 104.)

2) R. desselben Min. v. 12. Dec. 1820 an die K. Reg. zu Stettin.

Der K. Reg. wird auf Ihren Ber. v. 1. d. M. hierdurch eröffnet, daß Ihrem Antrage wegen Abschaffung der Dorfhecken aus den, dem K. Ober-Präs. bereits unterm 10. Okt. d. J. eröffneten, Gründen nicht deferirt werden kann, und darauf für jetzt um so weniger einzugehen ist, als eben die Abfassung eines allgemeinen Wege-Reglements zum Beschlusse vorliegt, wobei auf dasjenige, was in den bestehenden Einrichtungen zur Erleichterung der Communikation zu ändern sein möchte, gebührende Rücksicht genommen werden wird.

Jedenfalls ist das Interesse der Reisenden, wenigstens in der Ausdehnung der von der K. Reg. beabsichtigten V., nicht so überwiegend über dasjenige, welches die Eigenthümer der bestehenden Verzäunungen bei deren Beibehaltung haben, daß letztern, ohne Dazwischenkunft eines Gesetzes, die Aufhebung der bisherigen Einrichtung angesonnen werden könnte. In sofern aber die K. Reg. sich ermächtigt achtet, dergleichen Anordnungen ohne höhere Genehmigung zu treffen, wird Dieselbe auf die Bestimmungen der V. v. 26. Dec. 1818 §. 40 zurückgewiesen; so wie es sich jedenfalls von selbst versteht, daß die Reg. in allen Fällen, wo sich die Min. bereits gegen die Zweckmäßigkeit einer polizeilichen Maaßregel entschieden haben, darauf dennoch einzugehen, nicht mehr ermächtigt ist. (A. IV. 886.—4. 106.)

3) R. desselben Min. v. 16. Okt. 1821 an das Oberpräs. von Pommern.

Um allen ferneren Mißverständnissen zu begegnen, finde ich unbedenklich, daß Ew. Exc. die nach Ihrem Schreiben v. 4. d. M. beabsichtigte Bekanntmachung wegen der dem freien Willen der Dorfbewohner überlassenen Wegschaffung der Endhecken durch die Amtsbl. zur öffentlichen Kenntniß bringen, und dadurch die weitere Durchführung der bereits von vielen Gutsbesitzern und Gemeinden unaufgefordert getroffenen zweckmäßigen Maaßregel des Fortbrechens dieser Hecken befördern. (A. V. 968.—4. 101.)

4) R. desselben Min. v. 1. Juli 1823 an den Magist. zu Fischhausen.

Da die beiden Feldhecken, deren Beibehaltung der Mag. wünscht, nach dem Ber. der K. Reg. zu Königsberg auf der Haupt-Landstraße von Königsberg nach Pillau sich befinden, und es nicht zulässig ist, den öffentlichen Verkehr auf Haupt-Landstraßen dergl. Hindernisse zu erschweren, so muß es auf die diesfällige Vorstellung des Mag. v. 7. Mai d. J. bei der Anordnung der gedachten Reg. verbleiben. (A. VII. 599.—3. 40.)

II. Die Provinzial-Behörden haben über diesen Gegenstand nachstehende, zum Theil von abweichenden Grundsätzen ausgehende, Bestimmungen erlassen:

1) Publik. der K. Reg. zu Arnsberg v. 6. Febr. 1817.

Wir finden uns veranlaßt, in Betreff der an den öffentl. Wegen noch hin und wieder vorhandenen Hecken, Thore oder Schlagbäume und Stiege für unsern ganzen Verwaltungsbezirk folgende Bestimmungen zu erlassen:

1) auf allen öffentl. Wegen müssen die Hecken, Schlagbäume und Thore, so wie alle andere die Passage hemmenden Hindernisse, bis zum 1. Junius v. J. bei Vermeidung einer Strafe von 2 Rthlr. für jeden einzelnen Fall weggeschafft sein, indem die Hütung des Viehes jeder Art, und der Pferde, nur unter Aufsicht von Hirten gestattet werden kann. Alles hirtenlos herumlaufende Vieh muß gepfändet und für jedes einzelne Stück eine Polizeistrafe von 6 gGr. bei ganzen Heerden aber überhaupt von 2 gGr. beigetrieben werden.

2) Eben so sind die auf allen öffentl. nicht zu vermehrenden, von einem Orte zum andern führenden Fußsteige befindlichen Stiege oder sogenannten Schemme binnen derselben Frist und bei Vermeidung einer Strafe von 1 Rthlr. wegzuräumen, und in der Art zu verändern, daß kein Uebersteigen nöthig wird.

3) Alle Brücken, und besonders auch die auf den vorerwähnten Wegen über Graben und Bäche führenden, Fußbrücken sind mit haltbaren Geländern und zwar die letztern wenigstens an einer Seite, binnen der gesetzlichen Frist, und bei Vermeidung einer gleichen Strafe wie ad 2 zu versehen.

4) Die Lokal-Polizei-Behörden werden für die genaue Befolgung dieser Vorschriften verantwortlich gemacht und müssen dafür einstehen, daß nach dem 1. Junius d. J. keiner der erwähnten Mängel mehr anzutreffen sei. Zu den Obliegenheiten der Gensd'armerie gehört es übrigens ganz besonders, die Uebertretungen dieser V. anzuzeigen. (A. I. 256.—1. 171.)

2) Publik. der K. Reg. zu Merseburg v. 21. Juli 1819.

Es sind Beschwerden über die in mehreren Gegenden des hiesigen Reg. Bezirks noch bestehenden Dorfhecken und Schlagbäume, welche den Reisenden und sonstigem Fuhrwerk im Fortkommen hinderlich sind, und auch zu einer höchst ungebührlichen Bettelei der Dorfjugend, die die Reisenden oft mehrere Tausend Schritt weit in großen Haufen und mit fortdauerndem Geschrei verfolgt, Veranlassung geben, eingegangen. Sämmtl. Kreis- und Lokal-Polizei-Behörden werden daher hierdurch aufgefordert, nicht nur dafür Sorge zu tragen, daß kein Reisender weder bei Tage noch zur Nachtzeit durch eingeschlossene Hecken und Schlagbäume im Fortkommen gehindert, sondern auch dem obigen Unfug der Dorfjugend durch zweckmäßige Mittel gesteuert werde. (A. III. 794.—3. 64.)

3) Publik. der K. Reg. zu Gumbinnen v. 6. April 1820.

Die im hiesigen Reg. Dep. noch bestehenden Hecken und Schlagbäume bei den Ein- und Ausgängen der Dörfer sind nicht nur den Reisenden im Fortkommen hinderlich, sondern geben auch zu einer sehr lästigen Bettelei Gelegenheit.

Indem wir die K. Landrathsämter und Lokal-Polizeibehörden auf diese Mißbräuche aufmerksam machen, weisen wir dieselben zugleich an, solche Anordnungen zu treffen, daß kein Reisender, weder bei Tage, noch zur Nachtzeit durch dergl. Hecken und Schlagbäume im Fortkommen behindert, und zur Oeffnung derselben selbst genöthigt oder aber durch Betteleien an denselben belästigt wird, überhaupt aber dafür zu sorgen, daß die Hecken und Schlagbäume, besonders auf den Land-, Heer- und Poststraßen ganz abgeschafft werden, welches bei gehöriger Befolgung der V. über das Austreiben des Viehes v. 1. Mai 1803, und der Unterhaltung gehöriger Graben neben den Landstraßen keinen Schwierigkeiten unterworfen sein kann. (A. IV. 605.—3. 89.)

4) Publik. der K. Reg. zu Cöslin v. 5. Dec. 1820.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß die an den Ausgängen der Dörfer und sonst auf öffentlichen Wegen die Passage hemmenden Hecken den Reisenden zur großen Beschwerde gereichen, zugleich aber die Dorfjugend, welche sich an diesen Hecken zu versammeln pflegt, um für das Oeffnen derselben von den Reisenden eine Belohnung zu erpressen, durch diesen bettelhaften Gewinn zu einem müssiggängerischen Herumtreiben gewöhnt, und nicht nur von dem Besuche der Schule abgehalten, sondern auch häufig den Beschädigungen durch Pferde und Wagen der Reisenden ausgesetzt wird. Eine nähere Prüfung und die erforderten landräthlichen Ber. über die andererseits behauptete Nützlichkeit dieser Hecken haben ergeben, daß die Beibehaltung derselben für die Dorfbewohner nur in so weit nützlich sein kann, als von denselben noch nicht überall die Vorschrift der V. v. 8. April 1806 wegen Austreiben des Viehes ohne Hirten beobachtet wird. Der §. 1. dieses G. bestimmt:

> Niemand darf sein Vieh heerdenweise oder einzeln zur Weide gehen, oder in den Dörfern außer den Ställen, verschlossenen Hoflagen oder verzäunten Koppeln, in den Dorfstraßen umher laufen lassen, ohne dasselbe der Aufsicht tüchtiger Hirten zu übergeben.

Es wird diese Bestimmung hierdurch in Erinnerung gebracht, und sämmtlichen Polizei-Behörden aufgegeben, über deren Befolgung genau zu wachen. Wenn demnach von der Beibehaltung der Dorfhecken sich kein erheblicher Nutzen absehen läßt, sie vielmehr bedeutende Uebelstände veranlassen, und ihre Anlegung nach dem §. 2. und 3. Tit. 15. Thl. II. des A. L. R. schon als gesetzwidrig betrachtet werden muß, so fordern wir alle Gutsherrschaften und Dorfgemeinden des Departements hierdurch auf, die baldmöglichste Wegschaffung dieser auf öffentlichen Straßen befindlichen Hecken zu bewirken.

Sollten hin und wieder Umstände eintreten, welche die Beibehaltung von dergleichen Hecken nothwendig oder wünschenswerth machen, so kann diese nur unter der Bedingung gestattet werden, daß bei einem jeden Hecken ein erwachsener Wächter angestellt wird, welcher solche Hecken dem Reisenden öffnet und sie wieder zumacht, ohne dafür von dem Reisenden Trinkgelder zu fordern oder anzunehmen.

Sämmtliche Kreis- und Orts-Polizei-Behörden werden hierdurch angewiesen, für die baldige Fortschaffung der mehrgedachten Hecken Sorge zu tragen, und, so wie die Gensd'armerie über die Befolgung dieser Vorschrift zu wachen. Die Uebertretung derselben werden wir vorkommenden Falls durch angemessene Strafen ahnden.

(A. IV. 884.—4. 105.)

5) Publik. der K. Reg. zu Danzig, v. 21. Sept. 1821.

Von Seiten der Post-Aemter ist darüber Beschwerde geführt, daß durch die vielen in den Dörfern befindlichen Hecken der Lauf der Posten aufgehalten werde, indem Seitens der Dorf-Kommunen keine Anstalten zur Oeffnung und Verschließung dieser Hecken getroffen sind.

Es muß nun zwar jeder Dorf-Kommune überlassen bleiben, ihr Dorf durch Hecken zu verschließen, jedoch ist es alsdann auch Pflicht derselben, zu Tage und bei Nacht einen Wächter bei jedem Hecken zu halten, der für jeden Reisenden und Durchpassirenden dasselbe ohne weitere Aufforderung und Entgeltung, besonders aber den Posten selbige schleunig öffnet.

Sollte eine Dorf-Kommune dennoch Hecken ohne Wächter halten, so sollen dieselben von Polizeiwegen weggeschafft werden, worauf die Dominia, die K. Intendantur- und Domainenbeamte, insbesondere aber die Herren Landräthe zu halten aufgefordert werden.

(A. V. 682.—3. 109.)

6) Publik. des K. Ober-Präsidiums von Pommern, v. 30. März 1822.

Bei den vorjährigen Bereisungen meines Oberpräsidial-Bezirks habe ich zu bemerken Gelegenheit gehabt, daß die nachstehende in den Cösliner Amtsblättern aufgenommene Aufforderung der K. Reg. zu Cöslin v. 5. Dec. 1820[1]),

die an den Ausgängen der Dörfer und sonst auf öffentlichen Wegen die Passage hemmenden Hecken abzubrechen,

nicht allein im Cösliner Departement häufig zur Ausführung gebracht, sondern auch benachbarte Kreise des Stettiner Reg. Departements, überzeugt von dem Nutzen dieser Anordnung, diesen Beispielen gefolgt sind und sich auch fast auf sämmtlichen Landstraßen im Stralsunder Reg. Departement keine Dorfhecken mehr finden.

Noch erfreulicher ist mir aber die Erfahrung gewesen, daß die Nachtheile dieser Dorfhecken, welche in dieser von mir veranlaßten Bekanntmachung der K. Reg. zu Cöslin geschildert werden, von den Eingesessenen selbst anerkannt worden, und der größte Theil derselben geneigt ist, diese Dorfhecken abzubrechen.

Bei dieser guten Stimmung der Eingesessenen bedarf es keiner Zwangsmittel, und mache ich daher bei der jetzt eingetretenen Jahreszeit, wo bei den Verzäunungen der Hofplätze, Gärten 2c. das Wegnehmen der Dorfhecken vornämlich zur Ausführung zu bringen ist, in Verfolg der vom K. M. des Inn. mir vorlängst ertheilten beifälligen Aeußerung welche die weitere Durchführung dieser Maaßregel des Fortbrechens der Dorfhecken für zweckmäßig erklärt und befördert haben will[2]), hierdurch bekannt.

Die Landräthe, Domainen-Beamten und Magisträte weise ich deshalb hiermit an, dahin zu wirken, daß diese Aufforderung befolgt werde, auch die Eingesessenen, in Hinsicht der früheren Verfügungen des K. Min. des Inn. v. 10. Okt. und 12. Dec. v. J.[3]), (v. Kamptz Ann., 4. H. 4. Bd.) wenn es nöthig ist, zu belehren und der K. Reg. gegen den 1. Juni d. J. eine Nachweisung der weggebrochenen Dorfhecken einzureichen.

(A. VI. 217.—1. 108.)

Fünftes Kapitel.

Von der Aufstellung und Unterhaltung der Wegeweiser, Grenztafeln und Meilenzeiger.

I. Bereits die Patente v. 23. Okt. 1710 und v. 22. Okt. 1712 (**C. C. M. Tom. VI.** Abth. 2. pag. 129. Nr. 71. und Rabe's Samml. Bd. I. Abthl. 1. S. 308—309.) ordneten für die Kurmark an, daß die „Gerichts-Obrigkeiten verpflichtet sein sollten, in ihren Distrikten, wo einige Wechselungen und Scheidungen der Straßen sich finden, aller Orten sowohl in den Feldern als Heyden tüchtige Wegweiser setzen zu lassen, und gebührend zu unterhalten, und dahin zu sehen, daß selbige gerade stehen, mit beständigen Farben, als Orange, Blau und Weiß, angestrichen, und die Namen der Orte leserlich daran verzeichnet sein mögen, wobei dann insonderheit die Entlegenheit des einen Ortes von dem andern nothwendig gefüget werden muß.“ Die Unterlassung wurde mit 20 Thlr. Strafe bedroht und eine ein- oder zweijährige Kontrole hierüber angeordnet.

Aehnliche Anordnungen ergingen für andere Landestheile. So für das Herzogthum Magdeburg und die Grafschaft Mannsfeld, Magde-

---

[1]) Vergl. oben S. 472.

[2]) Vergl. das R. des K. Min. des Inn. und der P. v. 16. Okt. 1821 (s. oben S. 471.)

[3]) Vergl. die R. v. 10. Okt. u. 12 Dec. 1820, oben S. 470 u. 471.

burgischer Hoheit in dem Mandate v. 10. und 20. März 1699 (C. C. Magdeb. P. III. pag. 480.), in dem Wege-Regl. v. 25. Juni 1752 §. 18. für das Herzogthum Pommern und die Herrschaften Lauenburg und Bütow, in dem Wege-Regl. v. 24. Juni 1764 §. 25. für das Königreich Preußen, in dem Wege-Regl. v. 4. Mai 1796 §. 20. für Westpreußen, in dem Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 §. 22. für Schlesien und die Grafschaft Glatz, in dem Wege-Regl. v. 19. Nov. 1769 §. 21. für das Fürstenthum Halberstadt.

Vergl. auch v. Lamotte Abhandlung von den die Landstraßen und Wege betr. Landesgesetzen 2c. 2c., Abschn. VI. S. 320—328.

II. In neuerer Zeit sind über die Aufstellung von Wegweisern, Meilenzeigern und Grenztafeln, insbesondere über deren Form, Beschaffung und Errichtung mehrfache Anordnungen Seitens der Central- und Provinzial-Behörden erlassen worden.

A. Verfügungen der Ministerien.

1) R. der K. Min. des H. u. d. G. (v. Bülow) und des Inn. (v. Schuckmann) v. 21. Febr. 1823, an die K. Reg. zu Breslau. Verpflichtung zur Aufstellung und Unterhaltung der Wegweiser an Landstraßen und Wegen in der Provinz Schlesien.

Der K. Reg. wird auf Ihren Ber. v. 5. d. M., die Verbindlichkeit zur Aufstellung und Unterhaltung der Wegweiser an Landstraßen und Wegen betr., hiermit eröffnet, daß der Grundsatz, daß das Setzen und Unterhalten der Wegweiser demjenigen obliege, welcher den Weg selbst zu unterhalten hat, sowohl nach gemeinem Rechte, als nach dem Schlesischen Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 keinem Bedenken unterliegen kann.

Wem aber die Unterhaltung des Weges obliege, ergiebt der §. 7. des angezogenen Provinzial-Gesetzes mit dem Zusatze, daß zwischen den Grundherrschaften und Gemeinden dieserwegen aus dem Grunde kein Streit entstehen könne, weil ein Jeder den Distrikt, an welchen seine Aecker stoßen, unterhalten muß.

Hiernach kann die K. Reg. nur auf den Inhalt dieser Gesetze verwiesen werden, und bleibt Derselben unbenommen, wenn Ihr wider Vermuthen in speciellen Fällen Zweifel aufstoßen sollten, dergl. Fälle einzeln vorzutragen, und darüber Vorbescheidung einzuholen.
(A. VII. 172.—1. 98.)

2) R. der K. Min. des Inn. (v. Manteuffel) und der Fin. (Flottwell) v. 12. Juni 1846, an die K. Reg. zu Trier. Aufbringung der Kosten für die Aufstellung und Unterhaltung von Wegweisern und Grenztafeln.

Auf den an das Min. des Inn. erstatteten Ber. v. 14. März c. wird der K. Reg. zum Bescheide eröffnet, daß hinsichtlich der Verpflichtung zur Setzung der Wegweiser der Grundsatz angenommen worden, daß die Errichtung und Erhaltung derselben denjenigen obliege, welche den Weg zu unterhalten haben, danach aber bei den Chausseen der Chaussee-Verwaltung nur bei denjenigen Punkten zur Last falle, wo zwei chaussirte Wege sich trennen, während die Wegweiser für andere, von der Chaussee abführende Wege von den zur Erhaltung dieser letzteren Verpflichteten zu setzen und zu erhalten sind. In diesem Sinne ist auch die beiläufige Erwähnung der zu den Chausseen gehörigen Wegweiser im §. 18. der zusätzlichen Vorschriften zum Chausseegeld-Tarif v. 29. Febr. 1840 zu verstehen. Eben so ist bereits durch ein von dem Fin. Min. unterm 9. April 1816 an die Rheinischen Reg. erlassenes Circular denselben eröffnet worden, daß die Herstellung der Wegweiser gänzlich Sache der Gemeinden, und diese dazu anzuhalten seien.

Diesem Grundsatze entsprechend, hat die K. Reg. diejenigen Wegweiser, welche von einer Staatsstraße ab auf andere mit derselben kreuzende oder schief abführende Chausseen hinweisen, aus dem Chausseen-Unterhaltungsfonds, die Wegweiser auf den Bezirksstraßen unter gleichen Umständen aus dem Bezirksstraßenfonds, andere Wegweiser aber, welche auf die von den Chausseen abführenden Gemeinde- oder Privatwege hinweisen, durch diejenigen, welchen die Unterhaltung dieser Wege obliegt, unterhalten zu lassen. Was die Aufstellung von Tafeln zur Bezeichnung der Grenzen zwischen verschiedenen Regierungsbezirken oder Kreisen betrifft, so kann irgend ein erhebliches polizeiliches Interesse zur Herstellung von dergl. Tafeln nicht anerkannt werden, und ist es deshalb auch nicht zulässig, die zu polizeilichen Zwecken bestimmten Fonds mit einer derartigen Ausgabe zu belasten.

Hiernach hat die K. Reg. in Zukunft zu verfahren.
(Min. Bl. der inn. Verw. 1846. S. 124. Nr. 193.)

B. Verfügungen der Provinzialbehörden.

1) Publik der K. Reg. zu Potsdam v. 14. Febr. 1812 u. v. 14. März 1820, betr. die Aufstellung der Wegweiser[1]).

a.

Durch ältere Verf., namentlich durch das K. Patent v. 22. Okt. 1712[2]), ist bereits sämmtl. Gerichtsobrigkeiten zur Pflicht gemacht worden, aller Orten sowohl in den Feldern als Heiden, besonders aber an den Straßenscheidungen, für die Aufstellung tüchtiger Wegweiser und deren Unterhaltung zu sorgen. Da diese Verf. jedoch größtentheils in Vergessenheit gerathen sind, auf der andern Seite es aber ein dringendes Bedürfniß besonders in mehreren Theilen der hiesigen Provinz ist, daß die Wege gehörig bezeichnet werden, so haben wir uns veranlaßt gesehen, die älteren Bestimmungen dieserhalb in folgender Art zu erneuern:

1) Obgleich im Allgemeinen nicht bestimmt werden kann, wo Wegweiser gesetzt werden müssen, so geht doch aus dem Zweck derselben, Reisende und der Gegend Unkundige vor dem Verirren zu sichern, hervor, daß Post- und Landstraßen, die als solche durch ihre geradlinigte Richtung, Alleen, Meilensteine und dergl. hinlänglich bezeichnet sind, in der Regel keiner Wegweiser bedürfen, es müßte denn an Stellen sein, wo sich mehrere solche Straßen theilen oder durchkreuzen, und daß dagegen die Aufrichtung derselben da am nothwendigsten ist, wo dergl. anderweitige Bezeichnungen gänzlich fehlen, wo sich die Landstraßen von den davon ausgehenden Communikations- oder gar Feld-, Luch- und Heidewegen nicht hinlänglich unterscheiden, besonders aber, wo solche nicht zu unterscheidenden Nebenwege nach keinen Wohnungen führen, oder wo in unbebauten Gegenden, auf großen Hütungsdistrikten, in Brüchern und Heiden, wo mit bloßem Auge keine Ortschaften oder bewohnten Häuser sichtbar sind, sich Straßen theilen oder durchkreuzen, sie mögen als Land- und Heer- oder als bloße Communikationsstraßen, die von Dorf zu Dorf führen, zu betrachten sein. Die Kreis-, landräthl. und übrigen Polizeibehörden werden hiernach, wenn es in dem unten bestimmten Termin von den dazu Verpflichteten nicht auf eigenen Antrieb geschehen, der Lokalität gemäß die Punkte bestimmen, wo Wegweiser nothwendig sind, und darauf halten, daß sie in dem von ihnen weiter zu setzenden Termin gebührend aufgerichtet werden.

2) Was die Form der Wegweiser anbetrifft, so möchten da, wo Feldsteine zu haben sind, pyramidalförmige von Feldsteinen am zweckmäßigsten sein. Wo diese aber fehlen, oder die Kosten hierzu und zu ähnlichen von Gußeisen nicht beschafft werden können, sind hölzerne vier- oder achteckige Pfähle unterhalb 12 Zoll im Gevierte stark und 7 Fuß hoch zu setzen. Sind an denselben Arme nothwendig, so müssen sie, um Beschädigungen zu erschweren, von starkem Halbholz sein, durch den Pfahl gehen und von Konsolen getragen werden. Noch einfacher und fester sind etwas über den Seitenflächen des Pfahls hervorstehende Tafeln, aus demselben Holze ausgearbeitet, auf welchen, wenn sie auch nur einen Fuß im Gevierte enthalten, zu der Inschrift Raum genug da sein wird. Normalzeichnungen werden den Hrn. Kreisdirektoren, Landräthen und Polizeidirektoren mit Bezug auf diese Verf. besonders mitgetheilt werden. Den Pfählen und Tafeln wird zur besseren Auszeichnung ein weißer Anstrich zu geben sein, wo möglich von Oelfarbe. Die Inschriften müssen der Dauerhaftigkeit wegen eingeschnitten und mit schwarzer Farbe ausgefüllt, und den Ortsnamen, welche unter gehöriger Aufsicht orthographisch richtig zu schreiben sind, die Entfernung, am besten von dem Ort des Wegweisers angerechnet, beigefügt werden. Um Mißverständnisse durch Verwechselung der Wörter von und nach zu vermeiden, ist es nöthig, die Richtung überall nur von dem Ort des Wegweisers aus durch das letztere Wort zu bestimmen, so daß: nach N. N. allemal den Ort bezeichnet, wo der Arm oder die Tafel des Wegweisers hinzeigt[3]).

---

[1]) Mit dem Publik. der Reg. zu Potsdam v. 14. Febr. 1812 fast gleichlautende Publik. haben erlassen:
   a) die Reg. zu Münster unterm 11. Febr. 1818 (A. II. 172.—1. 90.)
   b) die Reg. zu Stralsund unterm 12. Juni 1818. (A. II. 501.—2. 120.)
   c) die Reg. zu Minden unterm 30. Okt. 1820. (A. IV. 887.—4. 107.)

[2]) Statt dessen nimmt das Publik. der Reg. zu Münster v. 11. Febr. 1818 eine Verf. derselben Reg. v. 9. Juli 1817 (Amtsbl. derselb. S. 260), und die Publik. der Reg. zu Stralsund u. Minden nehmen gar keine früheren Verf. in Bezug.

[3]) Die Publik. der Reg. zu Münster, Minden und Stralsund verordnen nur die Anschaffung hölzerner Wegweiser mit einem Anstrich in schwarz und weiß gestreiften Oelfarben.

3) Die Verbindlichkeit zur Aufrichtung und Unterhaltung der Wegweiser liegt den Gutsherrschaften und Gemeinen in eben der Art ob, wie sie durch allgemeine oder Provinzialgesetze, besondere Verfassungen, Observanzen oder Verträge zur Herstellung und Unterhaltung der Wege- oder Wegestrecken, an welchen die Wegweiser stehen, verpflichtet sind. Sie werden daher hierdurch angewiesen, hiernach die nöthigen Wegweiser überall bis Ausgangs April d. J. zu setzen. Die Kreisdirektorien, Hrn. Landräthe und Polizeidirektoren werden im Mai d. J., mit Hülfe unserer Bauoffizianten und des ihnen untergeordneten Polizeipersonals, entweder bei Gelegenheit der Revision der Frühjahrs-Wegebesserungen oder anderer Dienstreisen kontrolliren, in wiefern dies gehörig geschehen ist, und die Säumigen nachholend unter Bestimmung eines weiteren Termins dazu anhalten. Unsere Baubedienten haben den Kreisbehörden hierbei alle nur mögliche Hülfe zu leisten. Wer der ersten Aufforderung der Polizeibehörde, wegen der aufzustellenden Wegweiser innerhalb der gesetzten Frist nicht nachkommt, hat einen Thaler Strafe, und nach einer zweiten vergeblichen Aufforderung drei Thaler Strafe verwirkt. Ist sie das dritte Mal vergebens gewesen, so sind die Wegweiser sofort auf Kosten der Säumigen nach den Normalzeichnungen zu bewerkstelligen. Bis zum 1. Junius d. J. erwarten wir von den Kreis- und landräthlichen Behörden ein Verzeichniß der gesetzten und noch zu setzenden Wegweiser, nebst Anzeige der Wege, auf welchen und der Entfernung, in welchen sie von den darauf angegebenen Orten stehen, so wie der zur Aufrichtung und Unterhaltung Verpflichteten.

4) Wegen muthwilliger Beschädigung der Wegweiser und deren Bestrafung gilt dasselbe, was in unserm Amtsbl. Jahrg. 1811 St. 5 Nr. 10 unterm 14. Mai d. J. wegen der Meilenpfeiler verordnet worden[1]). Potsdam, den 14. Febr. 1812.

Königl. Preuß. Regierung.

b.

Die durch die Verf. v. 14. Febr. 1812 angeordnete Aufstellung der Wegweiser ist nicht überall zur Ausführung gekommen; auch sind die errichteten Wegweiser hier und da sehr beschädigt, und verfehlen wegen der oft ganz unleserlichen Schrift ihren Zweck.

Mit Hinweisung auf die angezogene V. fordern wir daher die Hrn. Landräthe auf, die Errichtung und Instandsetzung der Wegweiser, unter Beachtung der in dieser Verf. Punkt 1 enthaltenen Bestimmung, sofort zu veranlassen, und die, nach Punkt 3 dieser V. zur Aufstellung und Instandsetzung der Wegweiser Verpflichteten dazu anzuhalten.

Auch in den zu dem hiesigen Departement gehörigen, vormals Sächsischen Landestheilen ist diesem polizeil. Mangel abzuhelfen, und auf Errichtung der Wegweiser mit Nachdruck zu halten.

Wegen der Verbindlichkeit zur Aufstellung und Unterhaltung derselben, gelten auch dort die in der Verf. v. 14. Febr. 1812 Punkt 3 enthaltenen Bestimmungen.

Die Hrn. Landräthe, von welchen wir erwarten, daß sie sich die Ausführung dieser Anordnung ganz besonders angelegen sein lassen werden, haben mit Ablauf des Monats Sept. d. J. über den Erfolg an uns zu berichten, und die dabei säumig gewesenen Obrigkeiten und Gemeinen zu benennen. Potsdam, den 14. März 1820.

Königl. Preuß. Regierung.

(A. IV. 100.—1. 67.)

2) Publik. der K. Reg. zu Trier.

a) C. R. der K. Reg. zu Trier, v. 18. März 1836 an sämmtl. Landräthe, betr. die Aufstellung von Ortstafeln, Wegweisern und Grenztafeln.

Nachdem nunmehr in Folge der C. Verf. v. 5. Dec. v. J., die Errichtung resp. Herstellung der Ortstafeln, Wegweiser und Grenztafeln betr., die Ber. sämmtl. Hrn. Landräthe eingegangen sind, und daraus ersichtlich gewesen ist, daß zur Erledigung der betr. Anordnungen verschiedene Ansichten sich herausgestellt haben, so halten wir es für nothwendig, die vorbehaltenen allgemeinen Vorschriften nachstehend zu ertheilen.

I. Hinsichtlich der Errichtung, resp. Erneuerung der Ortstafeln, so ist die zeither vorgeschriebene Form (Name des Orts, des Kreises, des Reg. Bezirks und des Landwehr-Regiments und Bataillons) beizubehalten. In der Regel muß im Anfang und im Ausgang des Orts eine solche Tafel auf jeder, den Ort berührenden Staats- oder Bezirks- oder vielbefahrenen, wenn gleich nicht kunstmäßig gebauten Straße und zwar auf Kosten

---

[1]) In Betreff der Bestrafung der Beschädigung der Wegweiser nehmen die Publ. der K. Reg. zu Münster und Minden auf §. 211. A. L. R. II. 20. Bezug, wogegen das Publik. der Reg. zu Stralsund auf die diesfälligen allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen verweiset.

der Gemeinde angeschafft und unterhalten werden. Wo sich mehrere Staats- oder Bezirksstraßen oder sonstige belebte Vicinalwege in einem Orte kreuzen, ist auf jeder derselben zu Ein- und Ausgang eine solche Tafel anzubringen. Nur bei einzeln gelegenen Häusern, welche einen besondern gemeinschaftlichen Namen führen, wird es nachgegeben, nur eine Tafel, etwa in der Mitte der Ortschaft anzubringen, und ein Gleiches wollen wir in denjenigen Ortschaften gestatten, durch welche nur minder frequentirte Vicinalwege führen.

Wir machen es Ihnen zur besondern Pflicht, diese auf Allerh. Anordnung beruhende Vorschrift in ihrer ganzen vorstehend erwähnten Ausdehnung in Anwendung bringen zu lassen und deren Besorgung so zu beschleunigen, daß gegen Ende Mai d. J. nirgendwo eine Ortstafel fehle oder eine mangelhafte bemerkt werde.

II. Die Form, Beschaffung und Errichtung von Wegweisern auf allen Staats- und Bezirksstraßen wird von Seiten des betr. Bauamts besorgt werden. — Auch auf den Vicinalwegen ist die Errichtung von Wegweisern nöthig, so wie es zweckmäßig ist, die von diesen abführenden Feldwege besonders als solche zu bezeichnen.

Diese Wegweiser sind nach der Form der auf den Staatsstraßen bereits befindlichen Wegweiser auf Kosten der betr. Sammtgemeinde anzuschaffen, und müssen die Entfernung des bezeichneten Ortes, nach dessen Richtung sie weisen, zugleich nach der Preuß. Meilenzahl angeben, zu ihrer Erhaltung auch mit Oelfarbe überstrichen sein. Die Bezeichnung mit den vaterländischen Farben ist hier überall zu wählen.

Zur Kostenersparniß werden die benöthigten Handweiser Bürgermeistereiweise in Verding zu geben oder sonst auf die angemessenste Weise zu beschaffen sein. Wo die Handweiser das Gebiet zweier oder mehrerer Gemeinden berühren, werden die Kosten gemeinschaftlich von diesen getragen.

III. Die Errichtung von Grenztafeln für die Bezeichnung des Anfangs oder Endes des Reg. Bezirks und der einzelnen Kreise, ist von vielen Hrn. Landräthen gänzlich gemißdeutet und namentlich die Aufstellung der Grenztafeln des Reg. Bezirks gegen das Ausland mit den Tafeln, resp. Pfählen, zur Bezeichnung der Landeshoheits-Grenzen verwechselt worden.

Es sollen aber nur auf allen Staats- und Bezirksstraßen, so wie auf den Vicinalwegen an den Punkten, wo dieselbe die Kreisgrenzen, resp. die Grenzen des Reg. Bezirks oder das Ausland berühren, Tafeln ebenfalls mit den Nationalfarben angebracht werden. Sie haben nur für diejenigen auf den Vicinalwegen zu sorgen.

Wo zwei Kreisgrenzen sich berühren, enthält die Tafel die Inschrift: Kreis N. N. Kreis N. N. An den Grenzen des Reg. Bezirks gegen andere Reg. Bezirke auf den gedachten Punkten wird der Name des Reg. Bezirkes zugesetzt.

Regierungs-Bezirk N. N.	Regierungs-Bezirk Trier.
Kreis N. N.	Kreis N. N.

Bei den Grenzen gegen das Ausland erhält die Tafel bloß die Inschrift:

Regierungs-Bezirk Trier.
Kreis N. N.

und wird in angemessener Entfernung von wenigstens 2 Ruthen von den Hoheits-Grenzpfählen auf diesseitigem Gebiete aufgestellt, damit keine Verwechselung mit jenem statt finden kann.

In welcher Weite diese Orts- und Grenztafeln, so wie die Wegweiser am zweckmäßigsten und bei vorausgesetzter Dauerhaftigkeit am wohlfeilsten zu beschaffen sind, wollen wir, ohne eine besondere Form vorzuschreiben, da es auf eine absolute Gleichheit nicht ankommen kann, Ihrem Ermessen lediglich überlassen, auch gestatten, daß die verwendeten und gehörig nachgewiesenen und bescheinigten Kosten für die Grenztafeln auf Vicinalwegen bei uns zur besonderen Liquidation gebracht werden dürfen.

Die Beschaffung der gedachten Grenzbezeichnungstafeln eben sowohl als die der Wegweiser außer den Staats- und Bezirksstraßen muß aber ebenfalls so beschleunigt werden, daß dieselben vollkommen hergerichtet und mit Oelfarbe angestrichen gegen Ende Mai d. J. unfehlbar an den bezeichneten Orten aufgestellt sind.

Sie wollen diese Anordnung den Bürgermeistern, welche, im Falle einer Vernachlässigung, in Ordnungsstrafe genommen werden würden, zur möglichsten Beschleunigung empfehlen und bei eigener Verantwortlichkeit dafür Sorge tragen, daß der anberaumte Termin nicht überschritten werde.

Die erforderliche Zahl der lithographirten Exemplare dieser Verf. für die Bürgermeister Ihres Kreises erfolgt anbei. (A. XX. 699.—3. 149.)

b) C. R. der K. Reg. zu Trier v. 12. Sept. 1837 an sämmtl. K. Bau-Inspektoren und Wegebaumeister, betr. die Aufstellung von Wegweisern und Grenztafeln.

Mittelst Reskr. des Hrn. Fin. Min. Exc. v. 19. Aug. c. ist bestimmt worden, daß künftighin nur diejenigen Wegweiser aus dem Chausseebaufonds unterhalten werden, welche die Abzweigungen gleichartiger Staatsstraßen bezeichnen, alle übrigen Wegweiser, zur Bezeichnung der die Staatsstraßen durchschneidenden Kommunalwege, dagegen von den betr. Kommunen, die zur Instandsetzung jener Nebenwege verpflichtet sind, unterhalten, resp. erneuert werden sollen. In Folge dieser Anordnung, haben Sie bei eintretenden Mängeln an den auf den Staatsstraßen aufgestellten Wegweisern und Grenztafeln, jedesmal den betr. Kommunalbeamten, unter Angabe der zu veranlassenden Reparatur, zur sofortigen Wiederherstellung aufzufordern, und im Weigerungsfall sich an den K. Landrath zu wenden, damit der zur Unterhaltung jener Marken Verpflichtete, zur Ausführung der nöthigen Ergänzungsarbeiten angehalten werde, und die von Polizeiwegen auf allen Kommunikationswegen gesetzten Wegweiser ꝛc. nicht wieder eingehen, ohne jedoch auf die Bezeichnung der Feldwege und Fußsteige jene Anordnung auszudehnen, was nie in unserer Absicht gelegen hat. Vorkommende Reparaturen und Erneuerungen an den die abgehenden Staatsstraßen bezeichnenden Wegweisern, sind dagegen, wie schon gesagt, in den jährlichen Unterhaltungs-Anschlägen vorzusehen; wobei auf die allmählige Einführung steinerner Wegesäulen, statt der hölzernen Wegweiser, Rücksicht genommen werden kann.

(A. XXI. 1084.—4. 200.)

III. Ueber den Anstrich der Wegweiser, Meilenzeiger und Brücken sind ergangen:

1) R. der K. Min. d. H. u. d. G. (v. Bülow) u. d. Inn. (v. Schuckmann) v. 1. April 1820 an die K. Reg. zu Breslau, betr. die Farben der Brücken, Wegweiser und Meilenzeiger.

Auf die Anfrage der K. Reg. v. 4. d. M. wird derselben eröffnet, daß es den Partikuliers frei steht, ihren Meilenzeigern, Wegweisern und Brücken jede beliebige Farbe zu geben, daß aber alle auf Kosten des Staats angelegte Meilenzeiger, Wegweiser und Brükken, welche mit Oelfarbe angestrichen werden, die schwarze und weiße Farbe erhalten sollen, in sofern nicht von den oberen Behörden eine andere Farbe in einzelnen Fällen vorgeschrieben wird. Schlagbäume dagegen dürfen auch in den Fällen, wo Partikuliers ein erlaubtes Wege- oder Brückengeld erheben, nur schwarz und weiß angestrichen werden.

(A. IV. 319.—2. 83.)

2) R. des K. Min. des Inn. (Köhler) v. 22. Juli 1825 an die K. Reg. zu Coblenz. Anstrich der Wegweiser und Warnungstafeln auf standesherrlichen Gebieten.

Da den Standesherrn das in dem Ber. der K. Reg. v. 29. v. M. erwähnte Ehrenrecht, sich bei Aufrichtung von Wegweisern und Warnungstafeln ihrer Hausfarben zu bedienen, nach dem Inhalte der Instr. v. 30. Mai 1820 nirgends vorbehalten ist; so kann ihnen dasselbe auch nicht zugestanden werden, und gereicht dies der K. Reg. auf Ihre diesfällige Anfrage zum Bescheide. (A. IX. 695.—3. 103.)

Sechstes Kapitel.

Von der Errichtung der Ortstafeln und von der Bezeichnung der Brücken, Stege, Fähren und Gütergränzen.

I. Die Errichtung von Ortstafeln ist für die Dörfer und Flecken allgemein, für die Städte dagegen nur bedingt angeordnet, und bestimmt worden, daß die hierdurch entstehenden Kosten von den betreff. Gemeinden zu tragen.

A. Zunächst ist über diesen Gegenstand die (nachstehende) K. O. v. 25. Aug. 1820 an den Staats-Min. v. Schuckmann ergangen:

Ich habe in Pommern die Einrichtung gefunden, daß die Dörfer mit ihren Namen bezeichnet sind, und will, daß solche in Absicht der Dörfer und Flecken allgemein werde, wogegen es bei den Städten dieser Bezeichnung nicht bedarf. Zu dem Ende beauftrage Ich Sie, die Verf. zu treffen, daß da, wo die Straße durch- oder vorüberführt, alle Dörfer und Flecken mit ihren Namen, und zwar diese in großer Schrift, und mit der Nr. des Landwehr-Regiments, zu welchem das Dorf oder der Flecken gehört, bezeichnet werden; auch will Ich, wenn Sie außer den vorbemerkten noch andere Bezeichnungen angemessen finden, über diese Ihre Anzeige erwarten.

(A. IV. 567.—3. 65, Amtsbl. der Reg. zu Liegnitz, Bergius Ergänz. zur G. S. S. 64.)

B. In Folge dessen sind hierüber nachstehende Verf. des K. Min. des Inn. ergangen:

1) R. des K. Min. des Inn. (Köhler) v. 6. Okt. 1820 an die K. Reg. zu Minden.

Der K. Reg. wird auf den Ber. v. 20. v. M. wegen der in Gemäßheit der Allerh. K. O. v. 25. Aug. d. J. bei den Dörfern und Flecken zu errichtenden Orts-Tafeln eröffnet, daß allerdings die Gemeinden diese für jede einzelne höchst geringfügigen Kosten tragen müssen, und bedarf es dazu, wie zu jeder andern polizeilich nothwendig erachteten örtlichen Einrichtung, hier, wo des K. Maj. Allerh. Selbst zu befehlen geruhet hat, und also über die polizeil. Nothwendigkeit der Sache nicht mehr zu verhandeln ist, weder der Einwilligung der Gemeinde-Räthe, noch überhaupt ihrer Erklärung.
(A. IV. 825.—4. 69.)

2) R. des K. Min. des Inn. (Köhler) v. 31. Okt. 1820 an die K. Reg. zu Cöslin.

Der K. Reg. wird auf den Ber. v. 22. v. M. wegen der in Gemäßheit der Allerh. K. O. v. 25. Aug. d. J. bei den Dörfern und Flecken zu errichtenden Orts-Tafeln eröffnet, daß allerdings die Gemeinden diese für jede einzelne höchst geringfügigen Kosten tragen müssen, und können sie dazu im Weigerungs-Falle eben so, wie zu jeder anderen polizeilich nothwendig erachteten örtlichen Einrichtung, um so mehr auch durch Zwang angehalten werden, als hier des Königs Maj. Allerh. Selbst zu befehlen geruhet hat. Uebrigens ist es auch ohne Bedenken zulässig, und der Absicht ganz gemäß, daß die in Rede stehenden Tafeln auch den Namen des Reg.-Bez., des Landwehr-Bataillons und der Landwehr-Kompagnie oder Eskadron enthalten. (A. IV. 826.—4. 70.)

3) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 13. Mai 1823 an sämmtl. K. Ober-Präs.[1])

Nach dem Willen des K. Maj. sollen die Ortstafeln in den Dörfern, Flecken und Städten, welche die Gemeinden annoch aufzustellen haben, oder aber, wo dieselben schon aufgestellt sind, alsdann, wenn unbrauchbar gewordene erneuert werden müssen, alle nach einer Form angefertigt werden, und es haben Allerhöchstdieselben demgemäß zu bestimmen geruhet, daß auf einer solchen Tafel nach folgender Reihefolge, mit den dabei stehenden Abbreviaturen, bemerkt werden soll:

der Name des Dorfes, D. (Dorf), Fl. (Flecken), St. (Stadt),
das betreff. Landwehr-Regiment (Landw.-Reg.),
das betreff. Landwehr-Bataillon (Bat. N. N.),
der Name des Kreises (Kr. ꝛc.),
der Regierungs-Bezirk (R. B.)

Die ganze Tafel soll eine Höhe von einem Fuß neun Zoll, und eine Breite von zwei Fuß haben, und in Absicht der Buchstaben und der Entfernung der Zeilen von einander sollen nachstehende Maaße stattfinden:

die Länge des Orts-Namens-Buchstabens $2\frac{1}{2}$ Zoll,
die Länge der übrigen Buchstaben $1\frac{1}{2}$ Zoll;
der Zwischenraum zwischen dem Ortsnamen und dem Landw. Reg. $2\frac{1}{2}$ Zoll;
die Zwischenräume zwischen den übrigen Zeilen 2 Zoll.

Indem ich Ew. Exc. mit Bezug auf die Verf. v. 19. Mai v. J., hievon Eröffnung mache, fordere ich Dieselben zugleich auf, die zur Vollziehung der Allerh. Willensmeinung nöthigen Anordnungen in Ihrem Ober-Präsidial-Bereiche zu treffen.

Um jedem etwanigen Mißverständnisse mit Sicherheit vorbeugen zu können, erhalten Ew. Exc. von dem Schema, welches hier nach der Probetafel gefertigt worden ist, die erforderliche Anzahl lithographirter Abdrücke, um nicht blos die Reg., sondern auch die sämmtl. Landräthe damit versehen zu können. (A. XV. 150.—1. 77.)

4) R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 24. Jan. 1824 an das K. Ober-Präs. der Provinz Sachsen.

Dem K. Ober-Präs. eröffne ich auf Seinen Bericht v. 7. d. M. die bei den Dörfern und Flecken aufzustellenden Tafeln betr., daß in den Fällen, wo die Räume der Tafeln zur Aufnahme der Schrift nicht ausreichen, dies auch nicht durch eine etwas kleinere Schrift,

---

[1]) Auf dies R. sind mittelst C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 25. Juni 1830 (A. XV. 151.—1. 78.) die sämmtl. K. Ober-Präsid. zur unverzüglichen durch eine (nicht mitgetheilte) K. O. v. 11. Juni 1830 in Erinnerung gebrachten Erledigung verwiesen worden.

oder durch unschädliche Abkürzung der Namen auszugleichen sein möchte, die Orts=Tafeln nach Maaßgabe des Bedarfs verhältnißmäßig etwas höher und breiter gemacht werden können.

Was übrigens die von der dortigen Reg. in der Beilage des oberwähnten Ber. speciell bezeichneten Städte Calbe und Neuhaldensleben betrifft, so wird es bei diesen in Gemäßheit der darüber ergangenen allgemeinen Festsetzung der Errichtung von Orts=Tafeln nicht bedürfen ꝛc. (A. VIII. 213.—1. 109.)

5) C. R. des K. Min. des Inn. (v. Schuckmann) v. 8. Juli 1830 an sämmtl. K. Ober=Präs.

In der dem K. Ober=Präs. unterm 13. Mai 1823 bekannt gemachten, die Ortstafeln betr. Allerh. Anordnung ist zwar von des K. Maj. allergnädigst nachgelassen worden, daß die neuen nach der gegebenen Probe anzufertigenden Tafeln nur, wenn die alten abgängig geworden, aufgestellt werden sollen, um den Ortsgemeinden keine neue Ausgabe zu veranlassen; da aber seitdem ein beträchtlicher Zeitraum verflossen, mithin die Abgängigkeit der alten im Jahre 1820 errichteten Tafeln anzunehmen, die Ausgabe für eine neue auch sehr geringe ist, weil blos die Tafel mit der vorgeschriebenen Inschrift erneuert werden darf, so haben Sr. Maj. mittelst der in Abschrift beigeschlossenen anderweiten K. huldreichen K. O. v. 1. d. M. (Anl. a.) nachträglich noch zu Allerhöchstdero O. v. 11. v. M.[1]) anzuordnen geruht, daß der obgedachte Nachlaß nunmehr wegfallen, und da, wo die vorschriftsmäßigen Ortstafeln noch nicht errichtet seien, mit Errichtung derselben überall, zunächst aber in den an den Landstraßen gelegenen Ortschaften, unverzüglich vorgeschritten werden solle[2]).

Dem K. Ober=Präs. mache ich solches im Verfolg meines Erlasses v. 25. v. M. mit der Aufforderung bekannt, danach schleunigst die nöthige nähere Anordnung zu treffen, damit dem Allerh. Befehle überall und vollständig genügt werde.

a.

In der Ihnen sub dato den 4. Mai 1823 bekannt gemachten, die Ortstafeln betr. speciellen Anordnung ist zwar nachgelassen, daß die neuen nach der gegebenen Probe anzufertigenden Tafeln nur wenn die alten abgängig geworden, aufgestellt werden sollen, um den Ortsgemeinden keine neue Ausgaben zu veranlassen; da aber seitdem ein beträchtlicher Zeitraum verflossen, mithin die Abgängigkeit der alten im J. 1820 errichteten Tafeln anzunehmen, die Ausgabe für eine neue auch sehr geringe ist, weil blos die Tafel mit der vorgeschriebenen Inschrift erneuert werden darf; so will Ich, nachträglich noch zu Meiner O. v. 11. v. M., anordnen, daß der obgedachte Nachlaß wegfallen, und da, wo die vorschriftsmäßigen Ortstafeln noch nicht errichtet sind, mit Errichtung derselben überall, zunächst aber in den an den Landstraßen gelegenen Ortschaften, unverzüglich vorgeschritten werden soll, weshalb Sie das Weitere zu verfügen haben.

Berlin, den 1. Juli 1830. Friedrich Wilhelm.
(A. XV. 152.—1. 79.)

C. Verfügungen der Provinzial=Behörden.

1) Publik. der K. Reg. zu Danzig v. 31. Okt. 1820.

In der Bestimmung v. 18. Sept. d. J. (Amtsbl. Nr. 39) wegen der in den Flecken und Dörfern zu setzenden Tafeln, ist

ad 1. angeordnet, daß die Tafel 2½ Fuß lang, 1 Fuß 10 Zoll hoch, mit schwarzer Oelfarbe gestrichen werden sollen.

Da indessen die Erfahrung es gelehrt hat, daß durch die Witterung und Nässe die schwarz angestrichenen Tafeln bald verlöschen, und die weiße Schrift auf denselben dadurch unkenntlich wird, so fordern wir die resp. Behörden auf, darauf überall zu halten, daß die Tafeln weiß gestrichen und mit schwarzer Schrift versehen werden, welches sich sehr gut hält, und längere Dauer verspricht. (A. IV. 827.—4. 71.)

---

[1]) Nemlich der in dem R. v. 25. Juni 1830 in Bezug genommenen (nicht mitgetheilten) K. O. v. 11. Juni 1830.

[2]) Da hiernach nunmehr allgemein die Ortstafeln in der durch das R. v. 13. Mai 1823 bezeichneten, auf Allerh. Anordnung beruhenden, Art angefertiget werden sollen, so ist das R. des K. Min. des Inn. v. 6. Okt. 1820 an die K. Reg. zu Coblenz, daß, wenn die vorhandenen Ortstafeln nur den Namen des Orts und nicht Raum genug enthalten, auch den Namen des Kreises und die Nummer des Landwehr=Regiments nachzutragen, dies vermittelst einer zweiten, unterhalb der vorhandenen anzuheftenden Tafel geschehen könne, (A. IV. 825.—4. 68.) für beseitiget zu erachten.

2) C. R. der K. Reg. zu Trier v. 18. März 1836 sub 1.
(s. oben in Kap. 5, S. 476.)

II. Ueber die Nothwendigkeit der Bezeichnung der Brücken, Stege, Fähren und Gütergränzen ist ergangen:

Publik. der K. Reg. zu Stralsund v. 23. Okt. 1818.

Um den Distriktsbaubedienten die Mitaufsicht auf die Brücken, Stege, Fähren und Wege unseres Dep. zu erleichtern, werden die Kreis-Landräthe und der akademische Amtshauptmann hierdurch aufgefordert,

1) unverzüglich sämmtl. in ihrem Verwaltungs-Bezirk befindliche Brücken und Stege, sie mögen dem Domanio, den Städten, adelichen Gütern oder sonstigen Privat-Eigenthümern gehören, an den Geländerpfosten mit eingebrannten, oder an den Geländersteinen mit eingehauenen forlaufenden Nummern versehen zu lassen.

Demnächst erwarten wir von einem jeden derselben, und zwar binnen 6 Wochen, eine Nachweisung der Brücken und Stege, doppelt ausgefertigt, unter folgenden Rubriken: 1) Nummer der Brücken und Stege, 2) Name derselben, wenn dergl. schon obwalten, 3) Länge und Breite im Belage (Rheinl. Maaß), 4) ob sie von Holz oder Stein, 5) über welchen Fluß oder Graben, 6) auf welcher Post- oder Landstraße, Land-, Forst- oder Torfwege, 7) wer die Baukosten zu tragen hat, 8) wer das Holz liefern muß, 9) wer die Fuhren zu leisten verbunden ist, 10) Anmerkung. Ebenso sind auch sämmtliche Fähren zu numeriren, und darüber ähnliche Nachweisungen binnen gleicher Frist in duplo anzufertigen und einzureichen.

2) Sind an allen Stellen, wo die Landstraßen oder Wege die Gütergrenzen durchschneiden, kleine Pfähle oder Steine aufzuführen, worauf die Namen der grenzenden Güter, Dörfer rc. verzeichnet sind.

Den Kreiszimmerleuten, die bei der Ausführung obiger Aufgaben etwa in Thätigkeit gesetzt werden, sind für ihre Bemühungen die üblichen Diäten zuzusagen und solche demnächst bei uns zu liquidiren. (A. II. 1153.—4. 105.)

Siebenter Abschnitt.

Von den Kommunikations-Abgaben auf nicht chaussirten Wegen.

Einleitung.

In dem deutschen Staatsrechte, wie es zur Zeit der Redaktion des A. L. R. bestand, wurde der Zoll (vectigal) von dem Wege-, Brücken-, Fährgelde u. s. w. strenge unterschieden. Als Zölle wurden diejenigen Abgaben betrachtet, welche bloß für die Verstattung der Passage entrichtet wurden. Unter Wege-, Brücken-, Fährgeldern u. s. w. verstand man diejenigen Abgaben, welche zur Unterhaltung der öffentlichen Kommunikations-Anstalten bestimmt waren. Die Zollgerechtigkeit gehörte zu den Kaiserl. Reservatrechten, und die einzelnen Landesherren konnten darauf nur vermöge einer besonderen Verleihung Anspruch machen. Das Recht zur Erhebung von Wege- und Brückengeldern u. s. w. war dagegen in der Landeshoheit begriffen. Bei den Wege- und Brückengeldern galt als Grundsatz, daß sie nur nach der Zahl der Personen und des Viehes und nach Beschaffenheit der Transportmittel erhoben werden durften und mit den Unterhaltungskosten der Wege, Brücken u. s. w. im Verhältniß stehen mußten; bei den Zöllen konnte diese Beschränkung ihrer Natur nach nicht eintreten, und die Erhebung geschah hauptsächlich nach der Quantität und Qualität der Ladung und deren Werthe[1]).

Die vorgedachte publicistische Verschiedenheit zwischen den Zöllen und den Wege-, Brückengeldern u. s. w. konnte zur Zeit der Abfassung unserer Gesetzbücher, selbst in den zum deutschen Reiche gehörigen Provinzen der Monarchie, als verschwunden, oder wenigstens nicht mehr als praktisch angesehen werden. Auch waren die Zoll- und Wegegeld-Gerechtigkeiten häufig mit einander verbunden und so vermischt, daß sich schwer bestimmen ließ, was zu der einen oder

[1]) Vergl. Puetter Inst. jur. publ. Germ. §§. 386—390.

anderen gehörte. Dadurch sind die Verfasser des A. L. R. wahrscheinlich veranlaßt worden, beide unter einem gemeinschaftlichen Begriff zusammen zu stellen und als Zweige eines und desselben Stammes abzuhandeln [1]).

Die eigentlichen Zölle sind jedoch gegenwärtig aus Regalien in Steuern verwandelt worden. Die Reform des Zollwesens wurde durch die V. v. 11. Juni 1816 begonnen; es ward dadurch der größte Theil der Waaren-Binnenzölle, sowohl der Privaten, als des Staats, in den alten Provinzen abgeschafft. Vollendet wurde sie durch das G. v. 26. Mai 1818.

Die Bestimmungen desselben sind durch das mit den zollvereinten Staaten vereinbarte Zollgesetz v. 23. Jan. 1838 (G. S. 1838 S. 33) anerkannt und es ist hierüber Folgendes bestimmt:

8) Verkehr im Innern.

§. 18. Der Verkehr mit zollfreien oder verzollten ausländischen und mit gleichartigen inländischen Waaren im Innern des Staats ist frei und unterliegt nur den zum Schutze der Zolleinrichtung nöthigen Aufsichts-Maaßregeln.

Von den Gegenständen, für welche der tarifmäßige Eingangszoll entrichtet ist, kann weiter keine Verbrauchs- noch sonstige Abgabe für Rechnung des Staats erhoben werden, mit Ausschluß jedoch derjenigen innern Steuern, welche auf die weitere Verarbeitung, oder auf anderweite Bereitungen aus solchen, sowohl fremden als inländischen gleichartigen Gegenständen gelegt sind.

9) Unzulässigkeit der Binnenzölle.

§. 19. Binnenzölle, sowohl des Staats, als der Kommunen und Privaten sind unzulässig.

10) Desgleichen der Kommunal- und Privat-Abgaben vom Handel und Verbrauche ausländischer Waaren.

§. 20. Abgaben an Kommunen oder Privaten vom Handel und Verbrauche ausländischer Waaren dürfen nicht stattfinden, wenn nicht ähnliche Umstände, wie rücksichtlich der Staats-Abgaben §. 18 erwähnt worden, auch hier eine Ausnahme begründen.

11) Vorbehalt wegen der Wasserzölle und andern Abgaben.

§. 21. Die konventionellen Wasserzölle auf denjenigen schiffbaren Flüssen, welche das Gebiet verschiedener Staaten berühren, sowie alle anderen wohlbegründeten Erhebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschifffahrt und Flößerei, der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststraßen, Wege, Krahnen, Waagen, Niederlagen und anderer Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gehören dagegen auch künftig nicht zu den in den §§. 19 u. 20 als unzulässig bezeichneten Abgaben.

Von den Abgaben, welche unter die Kategorie der in den §§. 88 und 89 A. L. R. II. 15 bestimmten fallen, bestehen demnach mit dem Charakter von Regalien nur diejenigen fort, welche von denen, die sich der Wege, Brücken u. s. w. bedienen, als ein Beitrag zu den Unterhaltungskosten erhoben werden. Die Grenzzölle gehören zu den indirekten Steuern, welche ihre näheren Bestimmungen durch besondere Gesetze erhalten. Die Abgaben für den Gebrauch der Kommunikations-Anstalten zerfallen in zwei Kathegorien, nämlich

a) die konventionellen Wasserzölle auf denjenigen schiffbaren Flüssen, welche das Gebiet verschiedener Staaten berühren, und

b) die sogenannten Kommunikations-Abgaben, d. h. diejenigen Erhebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschifffahrt und Flößerei der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststraßen, Wege, Krahnen, Waagen, Niederlagen und anderer Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind.

Für die Wege-Polizei kommen nur diejenigen Kommunikations-Abgaben der sub b. bezeichneten Kathegorie in Betracht, welche zur Unterhaltung der Brücken, Fähren, Kunststraßen[2]) und nicht chaussirten Wege bestimmt sind.

---

[1]) Vergl. A. L. R. II. 15. §§. 88 u. 89.

[2]) Von den Chausseegeld-Abgaben ist bereits oben S. 290 ff. gehandelt worden.

Erstes Kapitel.

Allgemeine Bestimmungen über die Kommunikations-Abgaben zur Erleichterung des Verkehrs.

I. Grundsätze des Allgem. Landrechts.

A. Das A. L. R. enthält in Thl. II. Tit. 15 §§. 90 bis 137 folgende hierher gehörige Vorschriften:

Grundsätze von Verleihung und Erwerbung der Zollgerechtigkeit.

§. 90. Zoll, Brücken- und Wegegeld darf Niemand erheben, als dem das Recht dazu vom Staate verliehen oder aufgetragen worden.

§. 91. Nur allein der Staat kann die Zollabgaben, das Hafen-, Wege- und Brückengeld bestimmen, und den Tarif darüber vorschreiben.

§. 92. Es macht in der Art des Rechts keinen Unterschied: ob die Abgabe im Tarif nach Geld, oder auf einen gewissen Theil der zollbaren Waaren bestimmt ist.

§. 93. Ohne einen vom Staate vorgeschriebenen Tarif kann weder Zoll, noch Wege- oder Brückengeld gefordert werden.

§. 94. Wer nach §. 51 eine Prahm-Gerechtigkeit hat, muß die Bestimmung der für das Uebersetzen zu nehmenden Abgabe vom Staate erwarten.

§. 95. So lange der Staat noch keine Abgabe festgesetzt hat, hängt die Bestimmung derselben in jedem einzelnen Falle, von dem Abkommen zwischen dem Berechtigten und denen, welche sich des Prahms bedienen wollen, ab.

§. 96. So lange ein Prahmberechtigter noch mit keinem Tarif vom Staate versehen ist, kann er den Reisenden, auch in derselben Gegend, nicht wehren, sich andrer Mittel zum Uebersetzen zu bedienen.

§. 97. Ueber Privatbrücken und Wege darf Niemanden ein Uebergang, zum Nachtheile der Zolleinkünfte des Staats, oder derer, welche von diesem berechtigt sind, gestattet werden.

Veränderungen in den Abgaben.

§. 98. Die vom dem Staate einmal bestimmten Zollabgaben, Wege-, Prahm- und Brückengelder, dürfen von Privatberechtigten eigenmächtig nicht erhöht werden.

§. 99. Auch eine vom Staate vorgenommene Erhöhung solcher Abgaben ertheilt den Privatbesitzern noch kein Recht zu einer gleichen Steigerung des ihnen verliehenen Privatzolles oder Brückengeldes.

§. 100. So weit jedoch dergl. Erhöhung sich bloß auf eine Veränderung des Münzfußes gründet, hat der Privatbesitzer auf die Zugestehung gleichmäßiger Sätze rechtlichen Anspruch.

Zollbefreiungen.

§. 101. Zollbefreiungen können nur durch ausdrückliche Provinzialgesetze, oder durch besondere Privilegia oder Verträge, begründet werden.

§. 102. Allgemeine Zollbefreiungen, welche der Staat der Handlung zum Besten festsetzt, ist derselbe auch auf die Befreiung von Privatzöllen auszudehnen wohl befugt.

§. 103. Doch gilt, wegen der dem Privatberechtigten alsdann zukommenden Entschädigung, alles das, was wegen Aufhebung und Einschränkung der Privilegien überhaupt verordnet ist. (Einl. §. 74, 75.)

§. 104. Alles was zum eignen Gebrauche des Staats oder des Landesherrn und seiner Hofhaltung transportirt wird, genießt in der Regel, wo nicht Provinzialgesetze und besondere Verfassungen ein Anderes mit sich bringen, die Befreiung auch von den Privatzöllen.

§. 105. Diese Landesherrliche Zollfreiheit aber kann an Privatpersonen, bloß zu deren Begünstigung, mit dem Nachtheile anderer Privatzollberechtigten, nicht abgetreten werden.

§. 106. Eben so gelten einzelne Zollbefreiungen, oder sogenannte Freipässe nur in den Zollstätten des Staats; nicht aber zum Nachtheile der Privatzollberechtigten.

Nebenzölle.

§. 107. Ein Zollberechtigter darf die ihm angewiesene Zollstätte ohne Genehmigung des Staats nicht verlegen.

§. 108. Zur Bequemlichkeit der Reisenden können, so weit es ohne Nachtheil eines Dritten geschieht, Nebenzölle angelegt werden.

§. 109. Doch sind Privatberechtigte nicht befugt, dergl. Einrichtungen ohne Vorwissen des Staats zu treffen.

Pflichten der Reisenden, den Zoll nicht zu verfahren.

§. 110. Niemand darf, zum Nachtheile des Zolles, die Reisenden von der Zollstraße ableiten, oder ihnen, bei Bereisung derselben, Hindernisse in den Weg legen.

§. 111. Niemand, der zollbare Waaren führt, darf, innerhalb des Zolldistrikts, von der ordinairen Straße abweichen, und Nebenwege zur Vermeidung des Zolles aufsuchen.

§. 112. Wer jedoch auf dem gewöhnlichen, zu seiner Wohnung führenden Wege, zwar einen Theil der Zollstraße, nicht aber die Zollstätte selbst passirt, ist die Zollabgaben zu entrichten nicht schuldig.

§. 113. Auch da, wo zur Unterhaltung der Landstraßen oder Brücken nur ein Wege- oder Brückengeld festgesetzt ist, darf, dem Staate oder dessen Beliehenen zum Nachtheile, kein Nebenweg gesucht werden.

§. 114. Wem also die Anlegung neuer Wege oder Brücken zu seiner Bequemlichkeit gestattet worden, der darf nicht zulassen, daß dieselben zum Nachtheile des Staats oder eines Privatberechtigten gemißbraucht werden.

§. 115. Jeder Reisende ist schuldig, sich an der Zollstätte, zur Entrichtung des Zolles, auch unerfordert zu melden, und die bei ihm befindlichen Waaren getreulich anzuzeigen.

§. 116. Auch derjenige, dem eine Befreiung zu Statten kommt, ist von der Meldung im Zollamte nicht ausgenommen; und muß auf Erfordern sein Angeben bescheinigen.

Pflichten der Zollberechtigten.

§. 117. Jeder Zollberechtigte muß solche Anstalten treffen, wodurch die Zollstätte Jedermann kenntlich gemacht werde, und die von den Reisenden nicht leicht übersehen werden können.

§. 118. Eben so muß der Zollberechtigte dafür sorgen, daß diejenigen, welche sich zu Entrichtung des Zolles, Wege-, Fähr- oder Brückengeldes melden, nicht ungebührlich aufgehalten, sondern prompt abgefertigt werden.

§. 119. Die Zollbedienten, welche ihre Pflicht darunter nicht beobachten, sollen nicht nur nach Inhalt der Zollgesetze bestraft, sondern auch zum Ersatze alles aus der Versäumniß durch ihre Schuld entstandenen Schadens angehalten werden.

Zolldefraudationen.

§. 120. Niemand soll, zum Nachtheile des Zollberechtigten, den Zoll verfahren, oder zollbare Waaren verschweigen.

§. 121. Wer innerhalb des Zolldistrikts auf Nebenwegen den Zollstätten vorbeigegangen ist, wird als ein Zolldefraudant angesehen.

§. 122. Damit sich Niemand mit der Unwissenheit entschuldigen könne: so sollen auf den Straßen, welche zu einer Zollstätte führen, die gewöhnlichen Zollstangen errichtet und beständig unterhalten werden.

§. 123. Was von Verfahrung des Zolles verordnet ist, gilt auch in Ansehung des vom Staate festgesetzten Wege-, Fähr- und Brückengeldes.

§. 124. Wie die zum Nachtheile des Staats vorsätzlich begangenen Zolldefraudationen durch Confiskationen und sonst zu bestrafen, ist in den Kriminalgesetzen verordnet.

§. 125. Zolldefraudationen zum Nachtheile eines Privatberechtigten sollen nach Vorschrift seines Privilegii geahndet werden.

§. 126. Ist in diesem keine Strafe bestimmt, und auch in Provinzialgesetzen keine Vorschrift enthalten: so muß der Zolldefraudant entweder den zehnfachen Betrag der zu entrichten gewesenen Abgabe als Zoll erlegen, oder nach eigener Wahl die Sache, an welcher die Defraudation begangen worden, dem Zollberechtigten überlassen.

§. 127. Ist die im Privilegio bestimmte Strafe härter, als diejenige, welche die allgemeinen oder Provinzialgesetze vorschreiben, so muß das Privilegium, gleich einem Gesetze, gehörig publicirt werden.

§. 128. Die Strafgefälle bei Zolldefraudationen kommen allemal demjenigen zu, dessen Rechte durch die Defraudation beeinträchtigt worden.

§. 129. Wer, um dem Wege- und Brückengelde sich zu entziehen, unerlaubte Nebenwege sucht, soll, wenn nicht anderweitige rechtsgültige Strafbestimmungen vorhanden sind, die schuldige Abgabe vierfach, nebst dem etwanigen Pfandgelde entrichten.

Wem das Erkenntniß über Zolldefraudationen gebühre.

§. 130. Jeder Privatberechtigte ist befugt, die Zolldefraudanten innerhalb seines Zolldistrikts anzuhalten, zu pfänden, und zur gesetzmäßigen Strafe zu ziehen.

§. 131. Alle Obrigkeiten und Gerichte innerhalb solchen Distrikts sind schuldig, dem Berechtigten die Pfändung der Zolldefraudanten in ihrem Gebiete zu verstatten, und ihm gegen etwanige Widersetzung hülfreiche Hand zu leisten.

§. 132. Sobald der angebliche Uebertreter die Defraudation leugnet, oder sonst auf rechtliches Gehör sich beruft, muß die Sache von den ordentlichen Gerichten des Orts, wo der Zoll sich befindet, gesetzmäßig untersucht, und darüber erkannt werden.

§. 133. Auch außerhalb des Zolldistrikts kann der Zollberechtigte die Uebertreter verfolgen, und ihre Verkümmerung bei den Gerichten des Orts, wo sie betroffen werden, nachsuchen.

§. 134. Die Untersuchung und Entscheidung eines über die Kontravention entstandenen Streits gehört alsdann vor die Gerichte des Orts, wo der Uebertreter betroffen worden.

§. 135. Doch kann der Zollberechtigte verlangen, daß die Sache vor seine Gerichte gezogen, und bei ermangelnder sonstiger Sicherheit der Uebertreter, zur Verwahrung im Arreste, an dieselben ausgeliefert werde.

Wem das Erkenntniß über streitige Zollrechte gebühre.

§. 136. Wird demjenigen, der das Recht eines Zolles, Brücken- oder Wegegeldes behauptet, das Recht selbst bestritten: so gehört die Untersuchung und Entscheidung vor das Landes-Justizkollegium der Provinz.

§. 137. Behauptet der, welcher einer Uebertretung halber in Anspruch genommen wird, eine Zollbefreiung auf den Grund eines besondern, oder auch eines allgemeinen Privilegii seiner Standesgenossen, so muß die Sache gleichergestalt bei dem Landes-Justizkollegio der Provinz erörtert und entschieden werden.

B. Erläuterungen der §§. 90—137. A. L. R. II. 15.

1) Zu §§. 99—97. (Verleihung und Erwerbung der Zollgerechtigkeit.)

a) In Betreff der in diesen §§. enthaltenen, von dem gemeinen Rechte abweichenden Bestimmungen, daß die Zollgerechtigkeit nur durch ausdrückliche Verleihung, mithin nicht durch Verjährung erworben, und daß ohne einen vom Staate vorgeschriebenen Tarif kein Zoll, mit Ausnahme des Prahm- und Fährgeldes, von dem Inhaber der Zollgerechtigkeit erhoben werden könne, vergl. die betr. (von Düesberg mitgetheilten) Materialien zu diesen §§., in Simon's u. v. Strampff Zeitschrift für Preuß. Recht Bd. 2. S. 84.

b) Während mehrfache frühere Erkenntnisse die Zulässigkeit einer derartigen Verjährung annahmen (vergl. Sommer's Archiv für Preuß. Recht, Bd. 1 S. 359 ff., Bd. 3 S. 37 ff.), hat sich neuerdings das Geh. Ob. Trib. (in Sachen des Fiskus gegen Gr. Plettenberg) per sent. v. 5. Juli 1839 für das Gegentheil erklärt, da nach §. 90 A. L. R. II. 15 und einer den Materialien entsprechenden Deutung dieser Vorschrift eine Wegegeld-Gerechtigkeit durch Verjährung nie erworben werden könne, indem der Tarif stets der landesherrlichen Sanktion bedürfe. (Sommer's Archiv Bd. 4. S. 523.)

Auch das Erk. des III. Sen. des Geh. Ob. Trib. v. 27. Aug. 1847 nimmt dies an und führt zugleich aus, daß (mit Rücksicht auf §. 30 A. L. R. II. 14) bei erfolgter Verleihung einer Wegezollgerechtigkeit auch deren Grenzen nicht durch Verjährungsbesitz zu regeln seien.

(Rechtsf. des Ob. Trib. Bd. 2 S. 132 Nr. 64.)

c) Der II. Sen. des O. L. G. zu Breslau nimmt (in dem Erk. v. 23. Mai 1837) an, daß durch Verjährung der Erwerb des Rechts zur Erhebung eines Privat-Binnenzolls aus der Zeit vor dem Jahre 1818 nicht nachgewiesen werden kann. (Koch's Schlesisch. Archiv Bd. 2 S. 519 ff.)

d) In Schlesien können Privat-Binnenzölle nach der Zeit der Emanirung des Mauth-Patents d. d. Wien, den 22. Aug. 1738, durch Verjährung nicht erworben worden sein.

Die durch Verleihung erworbenen Zölle müssen zu dem ausdrücklichen Zwecke, daß davon die Wege-Anstalten erhalten werden sollen, verliehen worden sein, wenn sie nicht nach dem Zollgesetz v. Mai 1818 §. 17 für aufgehoben erachtet werden sollen. Die mit der Zollgerechtigkeit gesetzlich verbundene Verpflichtung zur Instandhaltung des Weges im Zolldistrikt ist nach §. 138 A. L. R. II. 15. für eine solche Zweck-Bestimmung nicht zu halten.

So erkannt in drei verschiedenen Fällen von den beiden Sen. des O. L. G. zu Breslau per sent. v. 25. Jan. 1836 und 19. Okt. 1837, 29. Sept. 1835 und 20. April 1837, 7. Juni 1831 und des Geh. Ob. Trib. v. 9. Juli 1833. (Koch's Schlesisch. Archiv Bd. 2 S. 357—559.)

e) In Betreff des Erwerbs einer Fährgerechtigkeit und des Rechts zur Erhebung von Fährgeldern durch Verjährung, vergl. das C. R. der K. Min. der Fin. und für H., G. u. öffentl. A. v. 15. Okt. 1848. (Min. Bl. der inn. Verw. 1848 S. 384.)

2) Zu §§. 101—106. (Zollbefreiungen.)

a) Publik. der K. Reg. zu Magdeburg v. 31. Juli 1821, betr. die Befreiung der Gensdarmen vom Brücken-Zoll und Wege-Gelde.

Höhern Bestimmungen zufolge sind die Polizei- und Grenz-Gensdarmen, wenn sie sich im Dienst befinden, gleich andern im Dienst befindlichen Militairpersonen, von Erlegung der Brücken-, Zoll- und Wegegelder befreit, wonach sich daher die Erheber dieser Gelder zu achten haben. (A. V. 656.—3. 85.)

b) Bezieht die dem Staate im §. 104 gegebene Befreiung von Privatzöllen sich blos auf Zölle, oder auch auf Brücken-, Fähr- und Wegegeld?

Letzteres nehmen an:

aa) der Gesetzrevisor.

Die landesherrliche Zollfreiheit, von welcher nur in Bezug von Privatzoll-Gerechtigkeiten die Rede sein kann, gründet sich auf der rechtlichen Vermuthung, daß der Staat bei Verleihung der Zollgerechtigkeit sich die Befreiung davon vorbehalten habe. Sie findet bei allen Arten von Zollen statt und ist, so lange noch Privat-Waaren-Zölle neben den Wege- und Brückengeldern u. s. w. bestanden, nicht, wie es der §. 104 L. R. II. 15. anzudeuten scheint, bloß auf die erstern beschränkt gewesen.

In den speziellen Tarifen über Wege-, Brücken-, Pflaster- und Fährgeld, welche sich in großer Zahl in der G. S. zerstreut finden, sind auf den Grund der landesherrlichen Zollfreiheit folgende Exemtionen angeordnet worden:

a) für die Pferde und die mit eigenen Pferden bespannten Wagen der K. und Prinzl. Hofhaltungen nebst den dazu gehörigen Personen;

b) für alle marschirende Truppentheile und im Dienste reisende Militairpersonen mit ihren Pferden und Dienstwagen;

c) für den Militair-Vorspann und für die Lieferungs-Wagen für die Armee und Festungen im Kriege;

d) für die gewöhnlichen Posten und Postbeiwagen, für die leer zurückkehrenden Postpferde und Postfuhrwerke, so wie für die K. Kouriers und jene fremder Mächte,

e) für die Gensdarmen und Grenzzoll-Beamten im Dienste

f) und für die Feuerlösch- und Kreis-Hülfsfuhren.

In den Tarifen über die Schifffahrts-Abgaben auf Flüssen und Kanälen kommen keine besonderen Bestimmungen zu Gunsten des Staats vor. Der Grund hiervon ist nicht darin zu suchen, daß der Staat die Freiheit bei dieser Art von Abgaben nicht in Anspruch nimmt, sondern darin, daß er keine Strom- und Kanalschifffahrt mit eignen Schiffen betreibt.

bb) das Hofgericht zu Arnsberg auf Grund des §. 88 L. R. II. 15. per sent. publ. 29. Nov. 1833. (Sommer's Archiv Bd. 3 S. 40.)

Ersteres spricht das Judikat des Geh. Ob. Trib. de publ. v. 19. März 1834 aus. (a. a. O. Bd. 3 S. 32 ff.)

Auch in dem Erk. v. 27. April 1846 führt das Geh. Ob. Trib. aus, daß die landesherrliche Freiheit von Privatzöllen sich nicht auf Brückengelder beziehe. (Entsch. Bd. 14 S. 338.)

c) Genießen die zum Handel für Rechnung des Staats, z. B. für die Salzregie, transportirten Gegenstände die Zollbefreiung nach §. 104 A. L. R. II. 15?

aa) Bejahet von dem K. Min. des Inn., Abth. I. (Köhler) in dem (nachstehenden) R. v. 15. Nov. 1829 an die K. Reg. zu Arnsberg.

Der Ber. der K. Reg. v. 30. Aug. d. J., die Befreiung der K. Salz-Transporte von den Kommunal- 2c. Brücken- und Wegegeldern betr., ist dem K. Fin. Min. mitgetheilt worden. Welchergestalt sich dasselbe hierauf über die Sache erklärt hat, wird der K. Reg. aus dem abschriftlich (Anl. a.) angeschlossenen Voto v. 22. d. M., dem zugleich eine Abschrift des darin erwähnten Erkenntnisses beigefügt ist, zu ersehen gegeben 2c.

Anl. a.

Votum.

Die Frage, ob die für Rechnung des Staats geschehenden Salztransporte den Kommunikations-Abgaben der Privaten unterliegen, ist, so wenig man es glauben sollte, mehr als einmal in neuerer Zeit zur richterlichen Entsch. gestellt, die aber jederzeit für die Negative ausgefallen ist. Die Prätension eines Unterthans, seine Reg. besteuern zu wollen, ist auch, gelinde ausgedrückt, so unnatürlich, daß, selbst wenn die G. sich darüber nicht so entschieden aussprächen, die Entsch., der Natur der Sache nach, keine andere sein könnte.

Abschrift eines solchen Judicats füge ich bei. (Anl. b.) Der Zweifel, daß der Staat das Salz, was er transportirt, nicht selbst consumirt, kann auf die Entsch. keinen Einfluß haben. Denn theils ist es genug, daß das transportirte Salz Eigenthum des Staats ist, theils liegt auch der Zweck der Transporte und ihre Bestimmung ganz außer der Cognition der Unterthanen. Endlich ist auch der Gebrauch, den der Staat von dem Salze macht, ein sehr wesentlicher, indem er die Abgaben davon erhebt, deren er bedarf, um Staat zu bleiben, und wovon also auch den Unterthanen, die ihn daran besteuern wollen, ihr Antheil zu Statten kommt. Eben so wenig kann es für die Forderung der Privatberechtigten sprechen, daß die Abgabe bisher erhoben ist; vielmehr haben die letztern alle Ursache, sich Glück zu wünschen, wenn das zur Ungebühr Erhobene von ihnen nicht wieder eingezogen wird.

Einem K. Min. des Inn. stelle ich daher anheim, die Reg. zu Arnsberg zu belehren.

Berlin, den 22. Okt. 1829.

Der Finanz-Minister.
v. Motz.

Anl. b.

In Sachen der Stadt-Kämmerei zu Posen, Klägerin, wider den Fiskus, in Vertretung des hiesigen Salz-Comtoirs, Verklagten,

Erkennt das K. Landgericht zu Posen 2c. für Recht,

daß die klagende Kämmerei mit ihrem Klage-Antrage:

zu erkennen, daß das verklagte Salz-Comtoir schuldig sei, den städtischen Brücken- und Pflasterzoll für diejenigen Salzfuhren, welche K. Gut in die Niederlage hinein oder aus derselben heraus in andere Niederlagen schaffen, mit 3 Groschen polnisch von jedem Pferde zu bezahlen,

wie hiemit geschieht, abzuweisen, auch die Kosten des Prozesses zu tragen verbunden.

Von Rechtswegen.

Gründe.

Die Kämmerei hat die in der Sentenzformel erwähnte Klage gegen das hiesige Salz-Comtoir angestrengt, und ihr Recht gegründet:

a) auf ihr Privilegium,
b) auf rechtsverjährten Besitz.

In den Privilegien von 1459, 1569, 1603, 1658, so wie in der Verhandlung der Commissio boni ordinis v. 15. Nov. 1779 ist mehrerer Befreiungen gedacht, z. B. sind die Fuhrwerke der Adlichen und Geistlichen befreit; der Fuhren des Staats ist nicht erwähnt.

Aus diesem Grunde kann die Kämmerei aus den gedachten Privilegien kein Recht gegen den Fiskus herleiten, denn er ist nicht nur nach gemeinem Rechte, sondern insbesondere auch nach §. 104 Tit. 15 Thl. II. des A. L. R., welcher sagt:

„Alles was zum eigenen Gebrauch des Staates transportirt wird, genießt in der Regel, wo nicht Provinzialgesetze und besondere Verf. ein Anderes mit sich bringen, auch die Befreiung von den Privatzöllen“

davon befreit.

Der Salzhandel ist ein Monopol des Staats; das Salz also wird, wenn es von einem Magazin zum andern Magazin transportirt wird, zum Gebrauche des Staats transportirt, und es muß daher von der Kämmerei streng nachgewiesen werden, wenn sie behauptet, daß auch Fiskus zur Zahlung des Brücken- und Pflasterzolles verbunden sei.

Auf den verjährten Besitz aber hat die Kämmerei sich zwar auch berufen, allein ohne andere Beweismittel anzugeben, als ein R. der ehemaligen hiesigen Krieges- und Domainen-Kammer v. 29. Okt. 1804 indem sie den Mag. anweist, die Zollpächter wegen des von Salzfuhren zuviel erhobenen Zolls zu vernehmen, und zugleich verfügt, daß bis zur ausgemachten Sache nur der persönliche Dammzoll von den Fuhrleuten genommen werden soll, die Salz für Rechnung des Fiskus transportiren.

Es ist klar, daß ein solches R. nicht hinreicht, den 44jährigen Besitz des vermeintlichen Rechts nachzuweisen.

Die Kämmerei mußte also mit ihrer Klage, wie geschehen, abgewiesen, und folglich auch zu den Kosten verurtheilt werden. Posen, d. 1. Juni 1819.

K. Preuß. Land-Gericht.

(L. S.) v. Kryger.

(A. XIII. 854.—4. 49.)

bb) Dagegen verneinen die konformen Urtel der beiden Sen. des O. L. G. zu Münster v. 30. Mai und 12. Sept. 1832 und des Geh. Ob. Trib. v. 10. März 1834, da dergl. Gegenstände des Handelsverkehrs nicht, wie der §. 104 a. a. O. erfordert, zum eigenen Gebrauche des Staates bestimmt seien. (Sommer's Neues Archiv, Bd. 3 S. 40 ff.)

Das (nachstehende) R. der K. Min. des Inn. für H. u. G. (v. Schuckmann) u. der Fin. (Maaßen) v. 13. Okt. 1832 an die K. Reg. zu Arnsberg stellt übrigens die Ansicht auf, daß in dem in Rede stehenden Falle die Reg. befugt sei, dem Privat-Zoll-Berechtigten die Forterhebung der Abgabe bei Strafe zu untersagen, und daß hiergegen nicht der Possessorien-Prozeß, sondern nur die Provokation auf richterliche Entscheidung im Petitorien-Prozesse zuläßig sei.

Die in dem Ber. der K. Reg. v. 30. Sept. v. J. vorgetragene Ansicht:

daß es nicht in Ihren polizeilichen Befugnissen liegt, dem N. N. zu N. N. die Erhebung des Brückengeldes von den Salzladungen zu untersagen, welche für Rechnung des transportirt werden,

ist dem K. Ober-Präs. zu Münster mitgetheilt, und von demselben hierauf der abschriftlich beigefügte Ber. v. 26 April d. J. erstattet worden, mit dessen Inhalte sich die unterzeichneten Min. vollkommen einverstanden erklären.

Denn die Aufsicht des Staats über die Hebungen von Wege- und Brückengeldern durch Privaten oder Korporationen gehört zur allgemeinen Polizei, und wo durch Mißbrauch bei diesen Hebungen das Gemeinwohl beeinträchtigt wird, ist die Polizeiverwaltung mit Vorbehalt des Rechts des Widersprechenden, welches er auf den Grund seines speziellen Titels vor Gericht begründen kann, wohl ermächtigt, das mißbräuchliche Verfahren zu verbieten. Hiermit stimmen die Festsetzungen der V. v. 26. Dec. 1808, welche als Anhang zur Reg. Instr. v. 23. Okt. 1817 §. 38 sqq. auch für die westphälischen Reg. Bez. publicirt sind, überein, und auch die Anordnung des A. L. R., Thl. II. Tit. 15 §. 104 wegen Zollbefreiung der Transporte zum eigenen Gebrauche des Staats kann nicht als eine finanzielle, sondern es muß dieselbe ebenfalls als eine polizeiliche Maaßregel betrachtet werden, und folglich ist die Polizeibehörde für befugt zu halten, zu deren Handhabung einzuschreiten. Denn es bedarf der Erörterung nicht, daß die Staatsverwaltung in Verwirrung gesetzt werden kann, wenn bei Transporten für dringende Staatszwecke der Widerspruch des Berechtigten nur erst durch eine von dem Fiskus zu erhebende Klage beseitigt werden soll.

Ferner kann es keinem Zweifel unterliegen, daß das Verfahren, welches nach §. 229—232. Tit. 20 Thl. II. des A. L. R. bei Anmaßung eines Regals stattfindet, auch bei Ueberschreitung der Grenzen eines verliehenen Regals eintreten muß, indem die Ueberschreitung eine theilweise Anmaßung enthält. Daß bei einer dergl. Anmaßung die Verwaltungsbehörde ein Inhibitorium mit Strafe erlassen könne, ist von dem K. Just. Min. in dem R. v. 4. Nov. v. J. (Jahrb. Bd. 38 S. 427) anerkannt worden.

Gegen das Inhibitorium steht dem Betheiligten zwar die Provokation auf rechtliche Entscheidung offen, allein wenn diese Provokation nur im petitorischen Prozesse geltend gemacht werden kann, so ist die Verwaltungsbehörde unstreitig befugt, dem Inhibitorio durch Vollstreckung der Strafe Folge zu verschaffen.

Zum Schutze einer Zollerhebung, welche die Verwaltungsbehörde für mißbräuchlich erklärt, kann aus dem Grunde, weil die Erhebung seit längerer Zeit ungestört geschehen ist, kein Possessorien-Prozeß zugelassen werden, indem bei Zollgerechtigkeiten ein wirksamer Besitz, wie die §. 90 c. f. Tit. 15 Thl. II. des A. L. R. ergeben, nicht stattfinden, sondern der Umfang der Hebungsbefugniß nur allein nach dem Tarife und dem G. abgemessen werden kann.

Aus den angeführten Gründen muß daher die von dem K. Ober-Präs. unterm 5. Febr. 1831 in dieser Angelegenheit erlassene Verf. von den unterz. Min. gebilligt, und die K. Reg. daher angewiesen worden, das Brückengeld zu Altenhagen von den Salzfuhren nicht ferner erheben zu lassen, sondern den Berechtigten mit seinem etwanigen Einspruche an die Gerichte zu verweisen. Die Berechtigung selbst, über welche keine Urkunde

vorhanden ist, hat die K. Reg. aber näher zu prüfen, und eventuell einen nach dem Betrage der Unterhaltungskosten zu normirenden Tarif vorzuschlagen.

(A. XVI. 1022.—4. 113.)

d) Tritt mit Einführung des A. L. R. die darin bestimmte Immunität des Fiskus von Privatzöllen von selbst als eine staatsrechtliche Bestimmung auch im Verhältniß zu schon bestehenden Privatzöllen ein?

a) Es bejahet das Hofgericht zu Arnsberg per sent. v. 29. Nov. 1833. (Sommer's Neues Archiv, Bd. 3 S. 40 ff.)

b) Es verneinen das O. L. G. zu Münster und das Geh. Ob. Trib. per sent. v. 5. Jan. 1834 u. 1. Juli 1835, da hier von einem Privatrechte die Rede und die bei Einführung des L. R. vorhandenen jura quaesita durch des letzteren Bestimmungen nicht gestört werden sollen. (a. a. O. S. 45 ff.)

e) Muß von Chaussee-Unterhaltungs-Material-Fuhren einem Privat- Wege- und Brückenzoll-Berechtigten die Abgabe entrichtet werden?

Es bejahet der II. Sen. des Ob. L. G. zu Münster und das Geh. Ob. Trib. (in dem Erk. v. 5. Jan. 1834 und 1. Juli 1835), annehmend, daß es hierin auch keinen Unterschied macht, ob die Anfuhr Privaten in Entreprise gegeben worden oder nicht. (Sommer's neues Archiv Bd. 3 S. 40—51.)

f) Zu den gutsherrlichen Fuhren zu eigener Wirthschaftsnothdurft und zum eigenen Consumo, welche von der Privat-Mauth befreit sind, gehören auch Holzfuhren zum Betriebe der gutsherrlichen Brau- und Brennerei.

So erkannt von den beiden Sen. des O. L. G. zu Breslau per sent. v. 18. Jan. 1836 und 23. Mai 1837.

(Koch's Schles. Archiv, Bd. 2 S. 519—536.)

g) Die Kurmärkische Ritterschaft ist von Entrichtung eines Privat-Wegegeldes (Dammzolles) nicht befreit.

So erkannt vom Hausvoigteigericht zu Berlin per sent. v. 9. Juli 1836. (Jur. Wochenschr. 1840 S. 603 ff.)

h) In Betreff der ehemaligen Freiheit der Märkischen Ritterschaft von landesherrlichen Land- und Wasserzöllen, vergl. die Präjudikate in Mathis jur. Monats-Schrift, Bd. 5 S. 247—275. 284—296.

3) Zu §§. 117—119. (Pflichten der Zollberechtigten.)

a) Publik. der K. Reg. zu Breslau v. 20 Sept. 1822, betr. die Verpflichtungen der Privat-Mauth-Berechtigten in Bezug auf die Ausübung ihres Rechts.

Um den hin und wieder vorgekommenen Beschwerden, über ungebührliche Belästigung der Reisenden in den, zur Hebung einer Privat-Wege-Mauth berechtigten Orten, bis zu dem Zeitpunkte zu schützen, wo das Verhältniß der Privat-Mauthen anders gestaltet werden kann, bringen wir in Erinnerung, daß:

1) an jeder Mauth-Hebestelle die von der ehemaligen Kriegs- und Domainen-Kammer oder der K. Reg. genehmigte Mauth-Tabelle zur Belehrung der Reisenden, bei Vermeidung einer Geldstrafe von 12 Rthlr., ausgehängt sein muß; daß

2) jeder Reisende nach dem Inhalt der Mauth-Tabelle an der Hebestelle vollständig abgefertigt, und niemals ein Pfand unter Verweisung zu dessen Einlösung an einer andern Stelle begehrt, am wenigsten aber unter dem Titel »Mauth-Pfand« jemals mehr eingefordert werden darf, als das tarifmäßige Mauthgeld beträgt, widrigenfalls die erste Contravention mit 6 Rthlr. Geldbuße, und weitere diesfällige Verletzung des Mauth-Patents durch Einziehung des Mauth-Rechts an dem Erheber eines solchen Pfandes geahndet werden soll.

3) Die in den Mauth-Tabellen verzeichneten Befreiungen gelten wörtlich, und namentlich sind vom Mauthgelde befreit

a) alle, welche mit eigenen oder auch gebungenen Pferden ihren Nothdurften und Geschäften nachreisen, und keine Handelssachen, d. h. keine Waaren zum Verkauf führen,

b) alle Postfuhren.

Die unter a. gedachte Befreiung gilt namentlich auch für Reisende, welche sich eines Lohnkutschers bedienen, in sofern das ganze Fuhrwerk von ihnen gebungen worden,

und sie nicht nur einzelne Plätze in demselben bezahlen. Denn die Mauthpflichtigkeit und der für Landkutschen und Kaleschen gegebene Tarif-Satz gilt nur für Fuhren, welche Personen oder Waaren als Ladung führen, und ist überdies rücksichtlich der Personen ursprünglich nur für ein- oder durchgehende Ausländer berechnet.

Eben so wenig darf die unter b. den Postfuhren zugestandene Befreiung nur auf ordinaire Posten eingeschränkt, und von Extraposten Mauth erhoben werden, wenn nicht die Mauth-Tabelle ausdrücklich die Freiheit nur auf ordinaire Posten stellt, ohne zugleich Reisenden mit gedungenen Pferden eine Mauth-Freiheit zuzugestehen.

Die Mauthberechtigten und deren Pächter, welche die in der Mauth-Tabelle verzeichneten Befreiungen entweder gradehin verweigern, oder durch unzulässige Ausdehnung der Tarif-Sätze umgehen, und auf diesem Wege einer nicht gebilligten Hebung sich schuldig machen, werden im ersten Betretungsfall mit 6 Rthlr. bestraft, und verlieren im wiederholten Contraventionsfalle das Mauthrecht gänzlich.

Von den vorstehend in Erinnerung gebrachten Strafen fällt die Hälfte dem Denuncianten anheim.

Wir fordern die Mag. der mauthberechtigten Städte und die Besitzer mauthberechtigter Güter auf, die Erheber und Pächter der Wege-Mauth nach gegenwärtiger V. sorgfältig anzuweisen, um die allemal den Mauthberechtigten selbst, in Vertretung seiner Untergebenen, treffenden Strafen zu vermeiden. (A. VI. 578.—3. 11.)

b) C. R. der K. Verw. für H., Fabr. u. Bauwesen (Rother) u. des K. Min. der Fin. (v. Alvensleben) v. 10. März 1837 an sämmtl. K. Reg. Verpflichtung der Mauth-Berechtigten zur Aufstellung des Tarifs an den Zoll-, Damm-, Brücken- und Wegegeld-Hebestellen.

Der §. 93 Tit. 15 Th. II. des A. L. R. bestimmt, daß ohne einen, vom Staate vorgeschriebenen Tarif, weder Zoll- noch Wege- oder Brücken-Geld gefordert werden soll, und §. 117 l. c. macht es den Zollberechtigten zur Pflicht, solche Anstalten zu treffen, wodurch die Zollstätte Jedermann kenntlich gemacht werde.

Mit Rücksicht auf diese letztere Bestimmung, ist auch in dem §. 11 des C. v. 28. Aug. 1822 (A. S. 755)[1]) über die Einrichtung der Fähranstalten, angeordnet worden, daß der Inhaber einer Fährgerechtigkeit angehalten werden solle, den bestätigten Tarif auf den Uebersatz-Gefäßen selbst, oder am Ufer an einer schicklichen Stelle, auf einer gemalten Tafel zu Jedermanns Kenntniß aufzustellen, und dieselbe Maaßregel findet auch rücksichtlich der Damm-, Brücken-, und Wegegeld-Hebestellen Anwendung.

Da es zur Sprache gekommen ist, daß an manchen Hebestellen die Tarife nicht in der vorgedachten Art ausgestellt sind, das Publikum aber über den Betrag der zu entrichtenden Abgabe nicht in Zweifel bleiben darf, so wird die K. Reg. angewiesen, für die Ausstellung jener Tafeln an den Hebestellen Sorge zu tragen. (A. XXI. 47.—1. 53.)

II. V. v. 16. Juni 1838, betr. die Kommunikations-Abgaben.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. haben zur Beförderung des Verkehrs und in Gemäßheit der bestehenden Zollvereinigungs-Verträge eine Erleichterung in den Kommunikations-Abgaben beschlossen, und verordnen auf den Antrag Unseres Staats-Min. und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, wie folgt:

1. Revision der Kommunikationsabgaben.

§. 1. Die außer dem Chausseegelde für die Benutzung von Kommunikations-Anstalten bestehenden Abgaben, als Wege-, Pflaster-, Brücken-, Damm-, Fährgeld u. s. w., sollen auf denjenigen chaussirten und nicht chaussirten Straßen, welche der Min. der Fin. u. des H. nach dem Bedürfnisse des Verkehrs Uns dazu vorschlagen wird, einer Revision unterworfen, und so weit sie die Unterhaltungs- und Wiederherstellungs-Kosten übersteigen, da, wo es noch nicht geschehen ist, auf einen diesen Kosten angemessenen Betrag ermäßigt werden. Das Verzeichniß dieser Straßen ist durch die Amtsbl. bekannt zu machen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen

§. 2. Bei Abgaben dieser Art, welche zu Unseren Kassen fließen, wird von Uns die erforderliche Ermäßigung auf den Antrag des Min. der Fin. u. des H. festgesetzt werden.

§. 3. Bei den Abgaben, deren Erhebung auf den §. 1 bezeichneten Straßen, Gemeinden oder andern Privatberechtigten zusteht, hat die Reg., wenn ihr die Rechtmäßigkeit der Abgabe zweifelhaft oder eine Ermäßigung derselben erforderlich erscheint, über den Titel und Tarif, worauf die Hebung sich gründet, so wie über den Betrag der

---

[1]) Vergl. das C. R. v. 28. Aug. 1822 in Thl. VI. des Werkes (Polizei-Wesen) Bd. 2 S. 12—14.

Einnahmen und der Unterhaltungs- und Wiederherstellungs-Kosten (einschließlich landüblicher Zinsen von dem Anlage-Kapital) eine vorläufige Ermittelung zu veranlassen, und über das Ergebniß an den Min. der Fin. u. d. H. zu berichten, welcher, wenn die Rechtmäßigkeit der Abgabenerhebung nicht anerkannt werden kann, deren Einstellung zu verfügen hat.

Wird die Rechtmäßigkeit der Hebung anerkannt, jedoch Behufs der Ermäßigung eine Revision der Abgabe nöthig gefunden, so sind die Einnahmen in den sechs Jahren von 1826 bis 1832 und die in diesem Zeitraum entstandenen Hebungskosten, so wie der jährliche Durchschnittsbetrag der Unterhaltungs- und Wiederherstellungs-Kosten (einschließlich der gedachten Zinsen) unter Zuziehung zweier Sachverständigen, von denen die Reg. den einen, und der Berechtigte den andern wählt, näher festzustellen.

Befindet sich die Kommunikations-Anstalt im Zuge einer Chaussee, und war die Chaussee schon im J. 1829 vollendet oder auch nur angefangen, so wird der Ertrag der Abgabe nach dem Durchschnitt der sechs Jahre von 1823 bis 1828, sonst aber nach dem Durchschnitt der letzten sechs Jahre vor dem Jahre, worin der Chausseebau begonnen hat, bestimmt.

§. 4. Die aufgenommenen Verhandlungen sind, nachdem der Berechtigte darüber gehört worden, dem Min. der Fin. u. des H. einzureichen, welcher zunächst ein Gutachten der Ober-Baudeputation erfordern und die etwa noch nöthigen Aufklärungen veranlassen wird.

Die so vervollständigten Verhandlungen sind der Reg. zum Gutachten darüber zuzufertigen:

ob und in welchem Betrage die Abgabe im Ganzen zu ermäßigen sei.

Dieses Gutachten wird dem Berechtigten zu seiner binnen drei Monaten vom Tage der erfolgten Zustellung an gerechnet, abzugebenden Erklärung mitgetheilt und mit derselben, sonst aber nach Ablauf der Frist, zur definitiven Beschlußnahme wieder eingereicht.

Nach Maaßgabe der festgesetzten Ermäßigung werden die Tarifsätze anderweitig regulirt, der Entwurf dazu wird von der Reg. angefertigt und Uns von dem Min. der Fin. u. des H. zur Bestätigung vorgelegt. Die Bestätigung erfolgt mit dem Vorbehalt einer Revision, welche von zehn zu zehn Jahren Statt finden kann, um den Betrag der Abgabe mit den erforderlichen Unterhaltungs- und Wiederherstellungs-Kosten in Uebereinstimmung zu erhalten.

Ist der Berechtigte für die Ermäßigung der Abgabe nicht entschädigt worden, so steht demselben auch seinerseits frei, in Fristen von zehn zu zehn Jahren eine Revision des Tarifs und dessen Erhöhung zu verlangen, welche jedoch in keinem Falle die ursprünglichen Tarifsätze übersteigen darf.

§. 5. Für den aus der Ermäßigung der Abgabe entstehenden Verlust wird eine Entschädigung aus Unsern Kassen gewährt, insofern nicht bei der Verleihung des Rechts dessen Widerruf oder Minderung ausdrücklich vorbehalten worden ist. Stand das Hebungsrecht am 31. März 1837 einer Gemeinde zu, so wird eine Entschädigung nur dann gewährt, wenn sich dasselbe auf einem speziellen lästigen Erwerbstitel gründet.

§. 6. Die Entschädigung wird nach Vorschrift der §§. 3 u. 4 festgestellt, und mittelst einer dem Ueberschusse der Einnahme in den daselbst bezeichneten Jahren gleichkommenden Rente geleistet, welche im ersten Jahre nach Verhältniß der Zeit von dem Eintritte der Ermäßigung bis zum Schlusse des Jahres gleich zu Anfang des nächstfolgenden, in Zukunft aber am 1. Juli eines jeden Jahres gezahlt wird, und vom Staate nach vorgängiger sechsmonatl. Kündigung durch Zahlung des zwanzigfachen Betrages der Jahresrente abgelöst werden kann. Dem Berechtigten steht die Befugniß, auf Ablösung anzutragen, nicht zu.

Ist die Hebung bis zu einer bestimmten Zeit, bis zum Eintritte einer Bedingung, oder bis zur Erfüllung eines gewissen Zweckes verliehen, so wird die Entschädigungs-Rente nur bis dahin gezahlt.

§. 7. Zur Feststellung der Entschädigung bedarf es weder der Zuziehung der Lehns- und Fideikommißfolger, der Ober-Eigenthümer und der Wiederkaufsberechtigten, noch der hypothekarischen Gläubiger und anderer Realberechtigten, welchen ein Anspruch auf die Abgabe zusteht.

§. 8. Auf rechtliches Gehör kann der Berechtigte nur insoweit, als es auf die Rechtmäßigkeit des Titels, auf den Umfang seines Rechts, insonderheit die bisherigen Sätze der Hebung oder auf die Frage ankommt, ob nach Vorschrift der §§. 5 u. 6 eine Entschädigung zu leisten sei? und auch nur dann antragen, wenn er binnen der vorgeschriebenen Frist dem Gutachten der Reg. widersprochen hat und dasselbe von dem Min. der Fin. u. des H. nicht nach seinem Verlangen abgeändert worden, oder wenn überhaupt eine Abänderung zu seinem Nachtheile erfolgt ist.

Die Berufung an die Gerichte muß binnen sechs Wochen präklusivischer Frist, nach erfolgter Zustellung des definitiven Min.-Beschl., von dem Berechtigten eingelegt werden. Die Vollziehung der im Verwaltungswege erfolgten Entsch. wird dadurch nicht aufgehalten.

2. Aufhebung des Pflaster- und Wege-Geldes auf chaussirten Straßen.

§. 9. Die Erhebung von Pflastergeldern und solchen Wegegeldern, welche neben dem Chausseegelde vorkommen, für Straßenstrecken auf denjenigen Chausseen, welche in dem §. 1 gedachten Verzeichnisse aufgeführt worden sind, fällt mit dem Tage der Bekanntmachung dieses Verzeichnisses hinweg, wogegen die Unterhaltung dieser Straßenstrecken in angemessener Breite auf den Staat übergeht. Ob die Hebung für andere Straßen desselben Orts oder der Gegend fortdauern soll, hängt von dem Ermessen des Min. der Fin. u. des H. ab.

§. 10. Die Entschädigung für die wegfallende Hebung wird nach vorstehenden Bestimmungen (§§. 3—8.) mit Rücksicht auf die vom Staat übernommenen Unterhaltungskosten der Straßen regulirt.

§. 11. Durch die Uebernahme der Unterhaltung städtischer Straßenstrecken von Seiten des Staats wird in der bisherigen Verpflichtung zur Unterhaltung der Bürgersteige und Seitenpflaster, so wie zur polizeimäßigen Reinigung der Straßen nichts verändert.

§. 12. Von der Uebernahme durch den Staat sind Bauwerke ausgeschlossen, welche, wie z. B. große Strombrücken, als für sich bestehende Kommunikations-Anstalten zu betrachten sind. Die Unterhaltung derselben verbleibt dem bisher dazu Verpflichteten, nebst den dafür rechtlich bestehenden Hebungen, und es kommen hierbei die in den §§. 1—8. u. 14. ertheilten Vorschriften zur Anwendung; dagegen hat der Staat diejenigen Anlagen zur Unterhaltung mit zu übernehmen, welche, wie Durchlässe, kleine Brücken u. s. w., nur Theile der zu übernehmenden Straßenstrecken bilden.

3. Aufhebung des Thorsperrgeldes.

§. 13. Die Erhebung der Thorsperrgelder fällt auf den §. 9 bezeichneten Straßenzügen hinweg. Eine Entschädigung dafür wird nach den Bestimmungen der §§. 3—8. gewährt.

4. Einziehung der auf den chaussirten Straßen vorkommenden Brücken- und Fährgeld-Berechtigungen.

§. 14. Wir behalten Uns vor, die auf den §. 9 bezeichneten Chausseen vorkommenden Brücken- und Fährgeldberechtigungen auf den Antrag des Min. der Fin. u. des H. zurückzunehmen.

Die Besitzer erhalten dafür, neben der Befreiung von der Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Wiederherstellung der Kommunikations-Anstalt, eine Entschädigung nach Vorschrift des §. 1, in sofern eine solche nicht schon vorher gewährt sein sollte.

Bei Festsetzung dieser Entschädigung ist die Einnahme in den letzten sechs Jahren von der Wiedereinziehung zum Grunde zu legen. Das hierbei zu beobachtende Verfahren, sowie die Zahlung und Ablösung der Entschädigungs-Rente richtet sich nach den in den §§. 3—8 getroffenen Bestimmungen.

Urkundlich ꝛc. (G. S. 1838 S. 353.)

Dazu:

A. Die Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 Anwendung findet (§. 1. a. a. O.) betr.

1) C. R. des K. Fin. Min. v. 28. Dec. 1840, an sämmtl. K. Reg., mit dem (ersten) Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die Bestimmungen der V. v. 16. Juni 1838 Anwendung finden sollen.

Des Königs Maj. haben nunmehr, mittelst Allerh. K. O. v. 26. Nov. d. J. das Verzeichniß derjenigen Straßen, auf welche die Bestimmungen der V. v. 16. Juni 1838 in Betreff der Kommunikations-Abgaben Anwendung finden sollen, zu genehmigen geruht. In der Anl. empfängt die K. Reg. Abschrift der gedachten Allerh. K. O. nebst dem Verzeichnisse (Anl. a. u. b.) mit dem Auftrage, solches, in Gemäßheit des §. 1 der gedachten V., durch das Amtsbl. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Anl. a.

Ich genehmige, nach Ihrem Antrage v. 3. Okt. c., daß die Bestimmungen der V. v. 16. Juni 1838 in Betreff der Kommunikations-Abgaben auf den, in dem zurückerfolgenden Verzeichnisse aufgeführten Straßen zur Anwendung gebracht werden, zu welchem Behuf dasselbe, nach Maaßgabe des §. 1 jener V., durch die Amtsbl. der betr. Reg. zur allgemeinen Kenntniß zu bringen ist.

Charlottenburg, den 26. Nov. 1840.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats- und Fin. Min., Gr. v. Alvensleben.

Anl. b.

Verzeichniß

derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838, die Kommunikations-Abgaben betr., Anwendung findet.

A. Im östlichen Theile des Staats.

1) Von Berlin nach Stralsund über Prenzlau.
2) Von Anclam bis zur Mecklenburgischen Grenze bei Cavelpaß.
3) Von Möckow nach Wolgast.
4) Von Berlin nach Dirschau, über Stettin, Danzig.
5) Von Angermünde nach Prenzlau.
6) Von Cörlin nach Colberg.
7) Von Carwitz nach Rügenwalde.
8) Von Stolpe nach Stolpmünde.
9) Von Pasewalk nach Dirschau, über Stettin, Stargard, Ruschendorf, Bromberg.
10) Von Nieder-Gruppe nach Graudenz.
11) Von Gemauerte Mühle nach Marienwerder über Kurzebrack.
12) Von Bromberg bis zur Polnischen Grenze über Thorn, Leibitsch.
13) Von Bromberg nach Inowraclaw.
14) Von Berlin über Cüstrin, Konitz, Dirschau, Königsberg, Tilsit bis zur Russischen Grenze in der Richtung auf Tauroggen.
15) Von Tilsit bis zur Russischen Grenze über Memel, Nimmersatt.
16) Von Taplacken bis zur Russischen Grenze über Gumbinnen, Eidkuhnen.
17) Von Königsberg nach Bischofsburg.
18) Von Bartenstein bis zur Polnischen Grenze über Rastenburg, Arys, Johannisburg.
19) Von Elbing bis zur Polnischen Grenze über Pr. Holland, Osterode, Neidenburg.
20) Von Marienburg bis zur Polnischen Grenze über Marienwerder, Thorn.
21) Von Müncheberg nach Werstphul und über Tiefensee, Freienwalde bis Alt-Gliezen.
22) Von Prötzel nach Wriezen.
23) Von Cüstrin nach Frankfurt a. O.
24) Von Cüstrin bis zur Polnischen Grenze über Posen, Wreschen, Strzalkowo.
25) Von Posen nach Thorn über Gnesen, Inowraclaw.
26) Von Berlin nach Galizien über Frankfurt a O., Breslau, Neu-Berun.
27) Von Neu-Berun nach der Grenze des Freistaates Krakau, über Kl. Chelm.
28) Von Gleiwitz nach Königshütte.
29) Von Tarnowitz nach Myslowitz über Beuthen.
30) Von Breslau bis zur Poln. Grenze über Oels, Wartenberg, Ostrowo, Scalmierzyce.
31) Von Breslau nach Polnisch Lissa über Hünern.
32) Von Neusorge nach Posen über Gr. Glogau.
33) Von Frankfurt a. O. bis zur K. Sächsischen Grenze über Lübben, Herzberg, Torgau, Eilenburg.
34) Von Frankfurt a. O. nach Guben.
35) Von Crossen nach Görlitz über Naumburg a. B., Sagan.
36) Von Lüben nach Frankenstein über Liegnitz, Jauer, Schweidnitz.
37) Von Aufhalt a. O. nach Parchwitz.
38) Von Parchwitz bis zur K. Sächsischen Grenze über Liegnitz, Bunzlau, Görlitz, Reichenbach.
39) Von Görlitz bis zur K. Sächsischen Grenze bei Radmeritz.
40) Von Görlitz bis zur Böhmischen Grenze über Seidenberg.
41) Von Liegnitz nach Flinsberg über Löwenberg, Greiffenberg.
42) Von Landshut nach Bunzlau über Hirschberg, Löwenberg.
43) Von Haynau nach Schönau über Goldberg.
44) Von Greiffenberg nach Spiller.
45) Von Landshut nach Glatz über Waldenburg, Tannhausen, Wüstegiersdorf u. Neurode.
46) Von Jenkau nach Warmbrunn über Jauer, Hirschberg.
47) Von Bolkenhain nach Hirschberg.
48) Von Maltsch a. O. nach Waldenburg über Striegau, Freiburg.
49) Von Breslau nach der Böhmischen Grenze über Schweidnitz, Freiburg, Landshut, Liebau.
50) Von Reichenau nach Sorgau über Salzbrunn.
51) Von Schweidnitz nach Tannhausen.
52) Von Reichenbach nach Heidersdorf.
53) Von Breslau bis zur Böhmischen Grenze über Nimptsch, Glatz, Mittelwalde.
54) Von Glatz bis zur Böhmischen Grenze über Reinerz.
55) Von Glatz nach Landeck.

56) Von Breslau nach Strehlen.
57) Von Ohlau nach der Oesterreichisch-Schlesischen Grenze über Neisse, Neustadt.
58) Von Oppeln bis zur Mährischen Grenze über Ratibor mit den Abzweigungen über Oderberg und Klingebeutel.
59) Von Berlin über Zossen, Lübben, Cottbus, Hoyerswerda bis zur K. Sächsischen Grenze in beiden Richtungen nach Dresden und Bautzen.
60) Von Berlin nach der Kurhessischen Grenze bei Potsdam, Treuenbrietzen, Halle, Sangerhausen, Heiligenstadt.
61) Von Potsdam nach Nauen über Wustermark.
62) Von Treuenbrietzen nach der K. Sächsischen Grenze über Elsterwerda.
63) Von Wittenberg nach der Anhaltischen Grenze in der Richtung nach Coswig.
64) Von Bitterfeld nach der K. Sächsischen Grenze über Delitsch.
65) Von Magdeburg nach der K. Sächsischen Grenze über Atzendorf, Cönnern, Halle, Schkeuditz.
66) Von Halle nach der Großherzoglich Sächsischen Grenze über Merseburg, Eckartsberga.
67) Von Halle nach Lauchstädt.
68) Von der K. Sächsischen Grenze bei Güntersdorf über Merseburg, Querfurt, Artern und Kelbra nach Berga.
69) Von Weißenfels nach der K. Sächsischen Grenze über Lützen
70) Von Dürrenberg nach Quesitz.
71) Von Weißenfels nach der Reußischen Grenze über Zeitz.
72) Von Zeitz bis zur K. Sächsischen Grenze in der Richtung nach Pegau.
73) Von Naumburg nach der Herzogl. Sächsischen Grenze über Zeitz.
74) Von Meineweh nach der Herzogl. Sächsischen Grenze.
75) Von Sangerhausen nach der Herzoglich Sächsischen Grenze bei Themar, über Weißensee, Erfurt, Schleusingen.
76) Von der Herzogl. Sächsischen Grenze bei Zella nach der Herzogl. Sächsischen Grenze über Suhl, Schleusingen.
77) Von der Herzogl. Sächsischen Grenze bei Zella nach der Herzoglich Sächsischen Grenze über Benzhausen und Schwarza in der Richtung nach Meiningen.
78) Von Erfurt bis zur Großherzogl. Sächsischen Grenze in der Richtung auf Weimar.
79) Von Erfurt bis zur Großherzogl. Sächsischen Grenze in der Richtung auf Gotha.
80) Von Dingelstädt bis zur Hannöverschen Grenze über Worbis.
81) Von der Hannöverschen Grenze bis zur Herzoglich Sächsischen Grenze über Heiligenstadt, Dingelstädt, Mühlhausen, Langensalza.
82) Von Mühlhausen nach der Kurhessischen Grenze über Eigenrieden.
83) Von der Großherzogl. Sächsischen Grenze bei Schnellmannshausen bis zur Kurhessischen Grenze über Treffurt.
84) Von Berlin bis zur Braunschweigischen Grenze über Magdeburg, Halberstadt, Dardesheim, Roclum.
85) Von Genthin nach Kletzke über Jerichow, Havelberg.
86) Von Magdeburg bis zur Hannöverschen Grenze über Wolmirstedt, Gardelegen, Salzwedel.
87) Von Magdeburg bis zur Braunschweigischen Grenze über Erxleben, Morsleben.
88) Von Croppenstädt nach Nordhausen über Quedlinburg, Stolberg.
89) Von Nordhausen bis zur Hannöverschen Grenze bei Nixey.
90) Von Egeln nach der Herzoglich Sächsischen Grenze über Eisleben, Querfurt, Freiburg, Naumburg.
91) Von Egeln nach Atzendorf.
92) Von Berlin nach der Mecklenburgischen Grenze über Spandau, Perleberg.
93) Von Perleberg nach Wittenberge.
94) Von Berlin nach der Mecklenburgischen Grenze über Oranienburg, Gransee.

B. Im westlichen Theile des Staats.

95) Von der Kurhessischen Grenze bei Kleinenbremen und der Lippe-Bückeburgischen Grenze bei der Clus nach der Niederländischen Grenze über Minden, Wiedenbrück, Münster, Wesel, Geldern, Straelen.
96) Von der Braunschweigischen Grenze bei Höxter nach der Belgischen Grenze beim weißen Hause über Paderborn, Soest, Werl, Unna, Hörde, Brüninghausen, Hagen, Schwelm, Lennep, Cöln, Jülich, Weiden, Aachen.
97) Von dem weißen Hause nach der Belgischen Grenze auf Verviers über Eupen.
98) Von der Französischen Grenze bei Forbach nach der Niederländischen Grenze bei Kranenburg über Saarbrücken, Ottweiler, Kirn, Kreuznach, Bingerbrück, Coblenz, Cöln, Neuß, Meurs, Cleve.
99) Von Neuß nach Cleve über Crefeld und Geldern.

100) Von Cleve nach Emmerich.
101) Von Aachen nach Crefeld über Erkelenz, Gladbach.
102) Von Schwarzenphul über Böckel nach Vierssen.
103) Von Cöln bis zur Niederländischen Grenze bei Venlo über Stommeln, Rheydt, Gladbach, Vierssen, Kaldenkirchen.
104) Von Düsseldorf nach Crefeld.
105) Von Düsseldorf nach Gladbach über Neusserfurt, den Nord-Kanal entlang.
106) Von Düsseldorf nach Jülich über Neuß.
107) Von Aachen nach der Niederländischen Grenze auf Vaels.
108) Von Aachen nach Eupen.
109) Von der Französischen Grenze bei Arnoual nach Erkelenz (Straße Nr. 101.) über Saarbrücken bei Saarlouis auf dem rechten Saarufer vorbei, Lebach, Trier, Prüm, Aachen, Geilenkirchen, Heinsberg, Wassenberg.
110) Von Neuß nach Rheydt.
111) Von Crefeld über Kempen nach der Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen.
112) Von Geilenkirchen nach Aldenhofen.
113) Von Jülich nach Aachen über Eschweiler, Stolberg, Eilendorf.
114) Von Stolberg nach Brand.
115) Von Cöln nach Montjoie über Düren.
116) Von Düren nach Weiden über Eschweiler.
117) Von Cöln nach Trier über Brühl, Euskirchen, Gemünd, Schleiden zur Straße Nr. 109.
118) Von Bonn nach Euskirchen.
119) Von Euskirchen nach Prüm über Blankenheim, Stadtkyll.
120) Von Coblenz nach der Belgischen Grenze auf Stavelot über Mayen, Hillesheim, Stadtkyll, Büttgenbach, Malmedy.
121) Von Malmedy nach der Belgischen Grenze auf Spaa.
122) Von Mayen nach Kehrig.
123) Von der Nassauischen Grenze bei Arenberg nach der Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig über Ehrenbreitstein, Coblenz, Lützerath, Wittlich, Ehrang, bei Trier vorbei.
124) Von Hetzerath nach Trier über Schweich.
125) Von Bingerbrück nach der Straße Nr. 120 bei Drees über Stromberg, Simmern, Kirchberg, Büchenbeuren, Berncastel, Wittlich, Daun.
126) Von Simmern nach Boppard.
127) Von Stromberg nach Kreuznach.
128) Von Kreuznach nach der Großherz. Hessischen Grenze gegen Alzei.
129) Von Waldböckelheim nach der Grenze der Herrschaft Meisenheim bei Oberstreit.
130) Von Trier nach der Grenze des Fürstenthums Birkenfeld, über Ruwer, Hermeskeil.
131) Von Trier nach Saarlouis über Saarburg, Merzig.
132) Von Trassem nach der Französischen Grenze über Perl.
133) Von Saarlouis nach der Französischen Grenze über Oberfelsberg, sowohl in der Richtung auf Metz, als nach Thionville über Ittersdorf.
134) Von Saarbrücken nach der Baierischen Grenze bei Rentrisch.
135) Von Lebach nach der Baierischen Grenze bei Cusel über Tholey, St. Wendel.
136) Von Tholey nach der Grenze des Fürstenthums Birkenfeld auf Sellbach.
137) Von der Nassauischen Grenze bei Altenkirchen nach der Niederländischen Grenze bei Elten über Siegburg, Mühlheim am Rhein, Düsseldorf, Duisburg, Wesel, Emmerich.
138) Von Ruhrort nach Brünninghausen über Neumühl, Oberhausen, Essen, Bochum, Krengeldanz.
139) Von Obermeiderich nach Oberhausen.
140) Von Ruhrort über Duisburg nach Mühlheim a. d. Ruhr.
141) Von Düsseldorf nach Haltern über Ratingen, Mühlheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Dorsten und Heckmann.
142) Von Düsseldorf nach Hamm am Rhein.
143) Von Düsseldorf nach Volmerswerth am Rhein.
144) Von Düsseldorf nach Schwelm über Elberfeld.
145) Von Krummenweg nach Werden über Kettwig.
146) Von Benrath nach Foch bei Gräfrath über Hilden, Wald.
147) Von Broshaus nach Landwehr.
148) Von Hittorf am Rhein nach Elberfeld über Langenfeld, Kronenberg, Trübsal.
149) Von Essen nach Solingen über Werden, Tönnisheide, Vowinkel, Gräfrath, Foch.
150) Von Tönnisheide nach Nierenhof über Langenberg.
151) Von Vowinkel nach Elberfeld über Kupferhütte.

152) Von Elberfeld nach dem Chausseehause: die Engelsburg, über Sprockhöbel, Hattingen.
153) Von Uellenthal nach Schmidtstraße über Hatzfeld.
154) Von Barmen nach Lennep über Ronsdorf, Lüttringhausen.
155) Von Trübsal nach Birgderkamp über Gerstau, Remscheid.
156) Von Solingen nach Grüne über Burg, Kellershammer, Birgderkamp, Lennep, Rade vorm Walde, Lüdenscheid, Altena.
157) Von Kellershammer nach Wermelskirchen.
158) Von Born nach Niedersesmar über Hückeswagen, Wipperfürth, Ohl, Gummersbach.
159) Von Ohl nach Wildenkuhlen.
160) Von Cöln nach Wiedenbrück über Bensberg, Olpe, Meschede, Erwitte, Lippstadt.
161) Von Olpe nach Coblenz über Kirchen, Altenkirchen.
162) Von Wupperfeld nach Krengeldanz über Rennebaum, Witten.
163) Von Langenfeld nach Hottenstein.
164) Von Einern nach Herzkamp.
165) Von Rennebaum bis Lichteplatz.
166) Von Nirgena nach Herdecke über Grunewald, Wetter.
167) Von Schwelmer Brunnen nach Nirgena über Gevelsberg.
168) Von Vogelsang nach Grunewald.
169) Von Hagen nach der Nassauischen Grenze bei Kalte=Eichen, über Halver, Olpe, Siegen, Wilnsdorf.
170) Von Wilnsdorf bis zur Nassauischen Grenze über Burbach.
171) Von der Großherzoglich Hessischen Grenze bei Gießen bis zur Nassauischen Grenze über Wetzlar, Braunfels.
172) Von der Großherzoglich Hessischen Grenze bei Butzbach bis zur Nassauischen Grenze nach Herborn über Wetzlar.
173) Von Kreuzthal nach dem Großherzogthum Hessen bei Biedekop über Hilchenbach, Laasphe.
174) Von Hagen nach Wimbern über Iserlohn, Menden.
175) Von Lehmathe nach Hörde über Schwerte.
176) Von Krengeldanz nach Aplerbeck über Baerst.
177) Von Unna nach Hamm.
178) Von Appelhülsen nach Emmerich über Cösfeld, Borken, Bocholt.
179) Von Osnabrück über Ibbenbüren nach Rheine.
180) Von Münster nach Brüninghausen über Herbern, Lünen, Dortmund.
181) Von Telgte nach der Hannöverschen Grenze über Obstbevern.
182) Von Münster nach Grevenbrück über Hamm, Werl, Neheim, Hüsten, Altendorff.
183) Von Arnsberg nach Soest.
184) Von Hüsten nach Scherfede über Arnsberg, Brilon.
185) Von Bredelar nach der Waldeckschen Grenze über Giershagen.
186) Von Nuttlar nach der Großherzoglich Hessischen Grenze über Hallenberg.
187) Von der Kurhessischen Grenze nach Wiedenbrück über Warburg, Paderborn, Neuhaus.
188) Von der Kurhessischen Grenze nach der Grenze der Herrschaft Pyrmont über Beverungen, Godelheim, Höxter, Fürstenau, Lügde.
189) Von Warburg nach Brakel und der Lippe=Detmoldschen Grenze bei Wöbbel, über Nieheim, Steinheim.
190) Von Minden nach der Hannöverschen Grenze über Lübbecke, Oldendorf.
(Centralbl. des Fin. Min. 1841 S. 32 Nr. 24.)

2) C. R. desselb. Min. v. 29. Aug. 1842 an sämmtl. K. Reg., mit dem ersten Nachtrage und dem Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 Anwendung findet.

In Verfolg der Verf. v. 28 Dec. 1840 erhält die K. Reg. anliegend einen Nachtrag zu dem Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838, die Kommunikations=Abgaben betr. Anwendung findet, nebst der, denselben genehmigenden Allerh. K. O. v. 16. v. M. (Anl. a. und b.) in Abschrift mit dem Auftrage, ersteren, in Gemäßheit des §. 1 der genannten V., durch das Amtsbl. zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Anl. a.

In Folge Ihres Ber. v. 27. Juni d. J. genehmige ich den wieder beigefügten Nachtrag zu dem am 26. Nov. 1840 bestätigten Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 wegen der Kommunikations=Abgaben Anwendung findet, und überlasse Ihnen die Bekanntmachung desselben durch die Amtsbl. der betr. Reg.

Am Bord des Bogatyr, den 16. Juli 1842. Friedrich Wilhelm.

An den Staats= und Fin. Min. v. Bodelschwingh.

Anl. b.

Nachtrag
zu dem Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838, die Kommunikations-Abgaben betr., Anwendung findet.

A. Im östlichen Theile des Staats.

33. a. Von Torgau bis zur K. Sächsischen Grenze auf Wurzen über Schildau.
b. Von Eilenburg bis zur K. Sächsischen Grenze bei Thalwitz auf Wurzen.
39. a. Von Niekers bis zur K. Sächsischen Grenze auf Bernstadt und Herrnhut.
b. Von Muskau bis zur K. Sächsischen Grenze auf Bautzen.
c. Von Niesky bis zur K. Sächsischen Grenze auf Gutta über Sproitz und Dauban.
63. a. Von Wittenberg bis zur K. Sächsischen Grenze auf Leipzig über Kemberg, Schmiedeberg, Düben, Lindenhayn.
b. Von der Herzogl. Anhalt-Köthenschen Grenze bei Zörbig bis zur K. Sächsischen Grenze auf Leipzig über Landsberg, Kölsa.
65. a. Von Magdeburg bis zur Herzogl. Anhalt-Dessauischen Grenze auf Zerbst über Leitzkau und Gommern.
67. a. Von Holzweissig bis zur Herzogl. Anhalt-Dessauischen Grenze bei Wulfen.
69. a. Von Lützen bis zur K. Sächsischen Grenze auf Pegau über Gr. Görschen.
70. a. Von der Straße von Dürrenberg nach Quesitz bis zur K. Sächsischen Grenze bei Skeitbar.
71. a. Von Schleitz nach Hoff durch die Enclave Gefell.
77. a. Von der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Grenze bei Crölpa bis zu der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Grenze bei Pöneck.
79. a. Von Erfurt bis zur Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Grenze auf Greußen.
81. a. Von Langensalza bis zur Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Grenze auf Ebeleben über Kirchheiligen.
89. a. Von Nordhausen bis zur Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Grenze auf Sondershausen über Sundhausen.
90. a. Von Aschersleben bis zur Herzoglich Anhalt-Bernburgschen Grenze auf Ballenstädt über Ermsleben.

B. Im westlichen Theile des Staats.

137. a. Von Altenkirchen bis zur Herzoglich Nassauischen Grenze auf Hachenburg.
142. a. Von Düsseldorf nach Hamm am Rhein und weiter nach Neuß.
186. a. Von Hallenberg bis zur Fürstlich Waldeckschen Grenze auf Corbach über Medebach.
(Centralbl. des Fin. Min. 1842 S. 354 Nr. 151.)

3) C. R. desselb. Min. v. 5. Sept. 1844 an sämmtl. K. Reg. mit dem zweiten Nachtrage zu dem Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 Anwendung findet.

In der Anlage wird der K. Reg. der zweite Nachtrag zu dem Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 wegen der Kommunikations-Abgaben Anwendung findet, nebst beglaubter Abschrift der denselben genehmigenden Allerh. K. O. v. 19. v. M. (Anl. a. und b.) mit dem Auftrage zugefertigt, ersteren in Gemäßheit des §. 1 der gedachten V. durch Ihr Amtsblatt zur öffentl. Kenntniß zu bringen.

Anl. a.

Ich genehmige den mit Ihrem Ber. v. 31. Juli d. J. eingereichten zweiten Nachtrag zu dem Verzeichnisse derjenigen Straßen, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 wegen der Communications-Abgaben Anwendung findet und sende denselben zurück, um die Publik. durch die Amtsbl. der betr. Reg. zu veranlassen.

Erdmannsdorf, den 19. August 1844. Friedrich Wilhelm.
An den Staats- und Fin. Min. Flottwell.

Anl. b.

Zweiter Nachtrag
zum Verzeichnisse der Straßen, auf welche die V. wegen der Kommunikations-Abgaben v. 16. Juni 1838 Anwendung findet.

A. im östlichen Theile des Staats die Straßen:

44. a. Von Greifenberg bis an die Böhmische Grenze bei Schwerta.
58. a. Von Oppeln nach Malapane.

75. a. Von Andisleben bis zur Herzoglich Sächsischen Grenze über Dachwig auf Groß-Fahner und Gotha.
86. a. Von Dolle über Stendal nach Wittenberge.

B. im westlichen Theile des Staats dagegen die Straßen:

109. a. Von Saarbrücken nach Lebach über Heusweiler.
124. a. Von Hetzerath nach Berncastel.
b. Von Longcamp bei Berncastel nach der Grenze des Fürstenthums Birkenfeld über Morbach.
130. a. Von Ruwer bis Casel.
135. a. Von St. Wendel bis Mambüchel über Baumholder.
177. a. Von Wiedenbrück nach Hamm über Stromberg, Beckum und Dollberg.
b. Von Unna nach Menden über Lanschede.
ad 178. Die Straße von Appelhülsen nach Emmerich geht über Bocholt und von da weiter über Werth, Isselburg und Anholt.
179. a. Von Münster nach Ibbenbühren über Greven und Särbeck.
180. a. Von Münster nach der Niederländischen Grenze in der Richtung auf Enschede über Altenberge, Borghorst, Steinfurt, Ochtrup, Gronau und Glanerbrücke.
187. a. Von Paderborn bis zur Lippe-Detmoldschen Grenze bei Schlangen.
b. Von Bielefeld bis zur Lippe-Detmoldschen Grenze auf Detmold.
c. Von Herford nach der Lippeschen Grenze in der Richtung auf Salzuffeln.
189. a. Von der Lippe-Detmoldschen Grenze bei Harzberg bis zur Carlshaven-Pyrmonter Straße bei Lygde.

(Act. gen. des Handels-Min. IV. 12,582. u. III. 19,286.)

B. Instruktionen zur Ausführung der V. v. 16. Juni 1838.

1) C. R. des K. Fin. Min. (Gr. v. Alvensleben) v. 18. März 1841 an sämmtl. K. Reg., mit der Anweisung über die Regulirung der Kommunikations-Abgaben.

Anliegend erhält die K. Reg. die wegen Ausführung der V. v. 16. Juni 1838, die Kommunikations-Abgaben betr., ertheilte Anweisung, (Anl. a.) um in Gemäßheit derselben das Geeignete ungesäumt zu veranlassen.

Anl. a.

Anweisung zur Ausführung der V. v. 16. Juni 1838; die Kommunikations-Abgaben betr., v. 18. März 1841.

Nachdem durch die Allerh. K. O. v. 26. Nov. 1840 genehmigt worden, daß auf denjenigen chaussirten und nicht chaussirten Straßen, welche in dem, den Reg. unterm 28. Dec. 1840 zur Bekanntmachung durch die Amtsbl. zugefertigten Verzeichnisse aufgeführt sind, die V. wegen der Kommunikations-Abgaben v. 16. Juni 1838 (G. S. S. 353) für jetzt zur Anwendung gelange: wird zur Ausführung dieser V. nachstehende Anweisung ertheilt.

A. Zusammenstellung aller Abgaben, auf welche die V. v. 16. Juni 1838 sich bezieht.

§. 1. Sofern es noch nicht geschehen ist, ermittelt jede Reg. ungesäumt:
ob und welche Wege-, Pflaster-, Damm-, Thorsperr-, Brücken-, Fährgelder- oder ähnliche Abgaben überhaupt für Rechnung von Gemeinen oder anderer Privatberechtigten innerhalb ihres Bezirks auf Straßen, welche in dem erwähnten Verzeichnisse enthalten sind, zur Zeit der Bekanntmachung dieses Verzeichnisses erhoben worden?

Die ermittelten Abgaben werden für jede Straße übersichtlich zusammengestellt.

I. Abgaben, welche durch die V. nicht aufgehoben sind.

§. 2. Von den im §. 1 bezeichneten Abgaben dürfen auch auf den in dem Verzeichnisse enthaltenen Straßen fort erhoben werden:
1) alle Fährgelder;
2) Wege-, Damm- und Pflastergelder für die Benutzung von nicht chaussirten Straßen oder von Straßenstrecken, die nicht im Chausseezuge liegen;
3) Abgaben für Benutzung von Brücken, die in nicht chaussirten Straßen liegen, oder von solchen im Chausseezuge gelegenen Brücken, die als für sich bestehende Kommunikations-Anlagen zu betrachten sind (§. 12 der V. v. 16. Juni 1838).

II. Abgaben, welche durch die V. aufgehoben sind.

§. 3. Dagegen dürfen von dem Tage der Bekanntmachung des Straßenverzeichnisses ab nicht ferner erhoben werden:
1) Pflastergelder und solche Wegegelder, welche neben dem Chausseegelde vorkommen, für die Benutzung von Straßenstrecken, welche in einer der in dem Straßenverzeichnisse aufgeführten Chausseen belegen sind (§. 9 der V.);

2) Abgaben, welche neben dem Chausseegelde etwa für die Benutzung solcher Bauwerke besonders erhoben sind, die, wie z. B. kleine Brücken, nur Theile der, vorstehend unter 1. bezeichneten, Straßenstrecken bilden und nicht als für sich bestehende Kommunikations=Anstalten zu betrachten sind (§. 12 der V.);
3) Thorsperrgelder auf den in dem Straßenverzeichnisse aufgeführten Chausseen (§. 13 der V.)

B. Nähere Bestimmungen über das anzuwendende Verfahren.

I. Hinsichtlich der Abgaben, welche durch die V. nicht aufgehoben sind.

§. 4. In soweit wider die Rechtmäßigkeit der einzelnen, im §. 2 unter 1, 2, 3 bezeichneten Abgaben kein Zweifel besteht, und sofern deren Ermäßigung, nach den vorliegenden Nachrichten, bei Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen den Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten (einschließlich landüblicher Zinsen von dem Anlage=Kapitale), und zwischen dem Ertrage der Abgabe nach Anleitung des §. 1 der V. v. 16. Juni 1838 nicht erforderlich erscheint, hat die Reg. in Ansehung der genannten Abgaben, Behufs Ausführung der erwähnten V., etwas Besonderes nicht zu veranlassen.

1. Prüfung der Rechtmäßigkeit der Abgabe und des Verhältnisses zwischen dem Ertrage und den Kosten.

§. 5. Ist aber die Rechtmäßigkeit einer der im §. 2 genannten Abgaben zweifelhaft oder erscheint deren Ermäßigung erforderlich, so wird von der Reg.
1) der Titel und Tarif, worauf die Hebung sich gründet, nach Herbeischaffung der betr. Schriftstücke, nöthigenfalls nach Vernehmung des Hebungsberechtigten, näher geprüft (§. 6 der Anweisung);
2) eine vorläufige Ermittelung veranlaßt:
   a) über den Betrag der Einnahme und der Hebungskosten in den letzten sechs Jahren (§. 7 der Anweisung);
   b) über die Kosten, welche die betreffende Kommunikations=Anlage veranlaßt, und zwar
      aa) über die auf die laufende, gewöhnliche Reparatur zu verwendenden Beträge,
      bb) über die im Laufe der Zeit auf größere Reparaturen und Neubauten zu verwendenden Summen, auf Jahresbeträge vertheilt,
      cc) über das Anlage=Kapital.

§. 6. Die im §. 5 unter 1. angeordnete Prüfung des Titels und Tarifs erfolgt zunächst durch den Justitiarius, welcher in dem, von ihm abzugebenden, rechtlichen Gutachten sich auch darüber zu äußern hat, ob das Hebungsrecht unter dem Vorbehalt des Widerrufs oder der Minderung oder nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkte, bis zum Eintritt einer Bedingung oder bis zur Erreichung eines gewissen Zwecks verliehen ist. Stand das Hebungsrecht am 31. März 1837 einer Gemeine zu, so ist außerdem zu begutachten, ob sich dasselbe auf einen speziellen lästigen Erwerbstitel gründet.

§. 7. Der im §. 5 unter 2a. bezeichnete Betrag der Einnahme und der Hebungskosten ist, nach Umständen, aus den betreffenden Registern, Rechnungen, Pachtkontrakten, Etats, oder sonstigen Schriftstücken oder durch Vernehmung der Erheber oder Pächter oder anderer Personen, welche von der Einnahme Kenntniß haben, mit Berücksichtigung der über die Frequenz des Verkehrs etwa vorhandenen Nachrichten zu ermitteln.

Ueber die, bei Ansetzung landüblicher Zinsen vom Anlage=Kapitale, nach §. 5 unter 2. b. auf ein Jahr zu rechnenden Kosten hat der Bezirks=Baubeamte ein, von dem Regierungs=Baurathe zu prüfendes Gutachten abzugeben. Dabei sind die Angaben des Hebungs=Berechtigten über die wirklich aufgewendeten Kosten zu beachten.

2. Bericht über das Ergebniß dieser Prüfung.

§. 8. Ueber das Ergebniß der, in den §§. 5 bis 7 angeordneten Prüfung und Ermittelung erstattet die Reg. dem Min. der Fin. und des Hand., unter Beifügung der vollständigen, hinsichtlich jeder Abgabe besonders anzulegenden Akten, Bericht, in welchem namentlich zu begutachten ist, ob die Rechtmäßigkeit der Abgabenerhebung anzuerkennen sei, und ob event. Behufs der Ermäßigung eine Revision der Abgabe nöthig erscheine.

3. Erörterung behufs Ermäßigung der Abgaben.

§. 9. Wird von dem Minister die Rechtmäßigkeit der Hebung anerkannt, jedoch behufs der Ermäßigung eine Revision der Abgabe für nöthig erklärt so erfolgt in Betreff dieser Ermäßigung eine weitere Erörterung von einem, hierzu von der Reg. zu bestellenden Kommissarius. Derselbe hat, nachdem, in Folge des §. 3 der V. v. 16. Juni 1838, von der Reg. ein Sachverständiger, und von dem Berechtigten ein zweiter bestellt worden, unter Zuziehung dieser Sachverständigen, die Einnahme nebst den Hebungskosten, sowie den jährlichen Durchschnittsbetrag der Unterhaltungs= und Wiederherstellungskosten (einschließlich der Zinsen vom Anlage=Kapitale) nach Anleitung des angeführten §. 3 festzustellen,

und überhaupt alle Punkte aufzuklären, welche nach den §§. 4 bis 8 der V. auf die Regulirung der Sache von Einfluß sind.

Zwischen dem Berechtigten und dem, dem Fiskus von der Reg. zu bestellenden Assistenten kann eine kontradiktorische Erörterung vor dem Kommissarius veranlaßt werden. Jedenfalls ist der Berechtigte über die aufgenommenen Verhandlungen zu hören, und die Erklärung eines dem Fiskus zu bestellenden Assistenten nach dem Schlusse der Verhandlungen zu erfordern. Geben die Erklärungen des Berechtigten oder des Assistenten zu ferneren Erörterungen Anlaß, so sind diese ungesäumt vorzunehmen.

Durch die Bestellung des Assistenten dürfen keine Kosten entstehen.

4. Gutachten über den Betrag der Ermäßigung.

§. 10. Den nach §. 4 der V. v. 16. Juni 1838 dem Min. der Fin. und des Hand. einzureichenden Verhandlungen sind die vorstehend im §. 9 erwähnten Erklärungen beizufügen.

Nachdem die Verhandlungen der Reg. zum Gutachten darüber:

ob und in welchem Betrage die Abgabe im Ganzen zu ermäßigen sei (§§. 4 u. 1 der V.),

wieder zugefertigt sind, wird hierüber, nach vorgängiger schriftlicher Relation, im Plenum der Reg. berathen. Das Namens des Pleni abzugebende Gutachten wird mit vollständigen Entscheidungsgründen versehen, in einer Ausfertigung dem Berechtigten mitgetheilt, mit der Aufforderung, sich darüber binnen drei Monaten, vom Tage der Zustellung an gerechnet, zu erklären (§. 4 der V.). Der Tag der erfolgten Mittheilung muß jedesmal amtlich festgestellt werden.

5. Definitive Festsetzung dieses Betrages.

§. 11. Nach Eingang einer Erklärung des Berechtigten, jedenfalls nach Ablauf der dreimonatlichen Frist, überreicht die Reg. die vollständigen Verhandlungen wiederum dem Minister, und zwar unter Beifügung der Bemerkungen, zu denen die Erklärung des Berechtigten etwa Anlaß giebt.

Der darauf ergehende definitive Ministerial-Beschluß wird dem Berechtigten in der Ausfertigung mitgetheilt und der Tag der erfolgten Mittheilung amtlich festgestellt.

§. 12. Sollte auf Grund des §. 8 der V. v. 16. Juni 1838 von dem Berechtigten auf rechtliches Gehör angetragen werden, so ist in dieser Beziehung das Erforderliche zu veranlassen.

Zur weitern Regulirung, nach Maaßgabe der im Verwaltungswege getroffenen Entscheidung, wird aber von der Reg. ungesäumt geschritten, auch wenn der Berechtigte auf rechtliches Gehör angetragen hat.

6. Regulirung nach Maßgabe der festgesetzten Ermäßigung.

§. 13. Steht durch den definitiven Ministerial-Beschluß fest, daß und in welchem Betrage die Abgabe im Ganzen zu ermäßigen ist, so hat die Reg.

1) den Tarif für die Abgabe dergestalt zu reguliren, daß, bei Anwendung desselben, die festgesetzte Ermäßigung eintritt und nur der nach dem Minist. Beschluß zulässige Ertrag muthmaßlich erzielt wird (§. 14 der Anweisung),

2) zu erörtern, ob und welche Entschädigung dem Berechtigten gewährt werden muß (§§. 15, 16 der Anweisung.)

a) Aufstellung des neuen Tarifs.

§. 14. Die Tarifs (§. 13 zu 1) zur Erhebung von Wege-, Pflaster-, Damm- oder Brückengeldern sind nach Anleitung des Chausseegeld-Tarifs v. 29. Febr. 1840 (G. S. S. 95), die Fährgeld-Tarifs hingegen nach Anleitung des anliegenden Musters, soweit es den örtlichen Verhältnissen nach angemessen erscheint, im Text und in den Bestimmungen über die Befreiungen abzufassen. Dabei sind rechtlich erworbene Ansprüche auf Freilassung von der Abgabe oder auf Erlegung ermäßigter Sätze zu berücksichtigen.

Dem Berechtigten muß Gelegenheit gegeben werden, sich nach Anfertigung des Tarifs-Entwurfs über diesen zu erklären.

Sodann wird der entworfene Tarif dem Min. der Fin. und des H. in derjenigen Fassung vorgelegt, in welcher er, nach dem Ermessen der Reg., Sr. Majestät dem Könige mit dem Antrage auf Vollziehung zu überreichen ist.

b) Ermittelungen in Betreff der Entschädigungsrente.

§. 15. Für den, aus der Ermäßigung der als rechtmäßig anerkannten Abgabe entstehenden Verlust wird, nach den §§. 5 u. 6 der V. v. 16. Juni 1838,

1) keine Entschädigung gewährt, wenn
   a) bei Verleihung des Hebungsrechtes, dessen Widerruf oder Minderung ausdrücklich vorbehalten ist, oder
   b) ein Hebungsrecht, welches am 31. März 1837 einer Gemeine zustand, sich nicht auf einen speziellen, lästigen Erwerbs-Titel gründet.

2) nur bis zu einer bestimmten Zeit, bis zum Eintritt einer Bedingung oder bis zur

Erfüllung eines gewissen Zwecks eine Entschädigung geleistet, wenn die Hebung nur bis dahin verliehen ist.

§. 16. In den, in dem §. 15 unter 1. a. und b. bezeichneten Fällen unterbleibt selbstredend jede Ermittelung in Betreff des an Entschädigung zu gewährenden Betrages.

In den übrigen Fällen, in denen die Ermäßigung einer als rechtmäßig anerkannten Abgabe festgestellt worden, soll die Entschädigung nach den §§. 3, 4, 6 der V. v. 16. Juni 1838 in einer Jahresrente bestehen. Behufs Feststellung dieser Rente wird der Durchschnitt der jährl. Einnahme in den, im §. 3 der V. bezeichneten, betr. sechs Jahren, nach Abzug des Durchschnitts der Hebungskosten in demselben Zeitraum, mit dem jährlichen Durchschnittsbetrage der Unterhaltungs= und Wiederherstellungskosten (einschließlich der landüblichen Zinsen vom Anlage=Kapitale) verglichen. Der Ueberschuß der reinen jährlichen Einnahme über den Durchschnitt der jährlichen Kosten ist der als Jahresrente zu gewährende Betrag.

In jedem Falle muß festgestellt werden, ob die Rente dauernd oder nur bis zu einem bestimmten oder unbestimmten Zeitraume (§. 15 zu 2) zu leisten ist.

Dem Berechtigten ist zur Aeußerung über den ermittelten Betrag und die Dauer der Rentengewährung Gelegenheit zu geben, und sodann bei dem Min. der Fin. und des H., auf Anweisung der Rente anzutragen.

II. Bestimmungen hinsichtlich der Abgaben, welche durch die V. v. 16. Juni 1838 aufgehoben sind.

1. Einstellung der Hebung.

§. 17. Daß die Hebung derjenigen Abgaben, welche nach §§. 9, 12 und 13 der V. v. 16. Juni 1838 und nach dem §. 3 der gegenwärtigen Anweisung mit dem Tage der Bekanntmachung des Straßenverzeichnisses hinwegfallen sollen, der V. gemäß, überall eingestellt sei, darf vorausgesetzt werden.

Sollte diese Einstellung auf irgend einer der in dem Verzeichnisse enthaltenen Straßen unterblieben sein, so ist dieselbe ungesäumt herbeizuführen.

2. Uebernahme derjenigen Straßenstrecken, deren Unterhaltung fortan dem Staate obliegt.

§. 18. Außerdem hat die Reg. dafür zu sorgen, daß die im §. 3 unter 1 dieser Anweisung bezeichneten, im Chausseezuge belegenen Straßenstrecken, nebst den Durchlässen, kleinen Brücken und sonstigen, nur Theile dieser Straßenstrecken bildenden Anlagen (oben §. 3 zu 2) in angemessener Breite zur Unterhaltung auf Staatskosten übernommen werden (§§. 9, 11 und 12 der V.). Der Prov. Steuer=Dir. ist von der Länge der Strecken, einschließlich der oben gedachten Anlagen, in Kenntniß zu setzen.

3. Fortdauer der für einige Straßenstrecken aufgehobenen Abgaben auf anderen Straßen.

§. 19. Erfolgte bisher in einem Orte oder in einer Gegend, wo, nach §. 9 der V., die im §. 3 dieser Anweisung zu 1 und 2 bezeichneten Abgaben für gewisse Straßenstrecken wegfallen, die Erhebung von dergl. Abgaben auch für die Benutzung anderer Straßen, so ist zu prüfen: ob diese letztere Erhebung nach den bestehenden Verhältnissen fortdauern kann, und hierüber, unter Beifügung des von der Reg. für angemessen erachteten Tarifs, an den Min. der Fin. und des H. gutachtlich zu berichten.

4. Entschädigung für den Wegfall der Hebung.

§. 20. Trägt derjenige, für dessen Rechnung die, in Folge der V. v. 16. Juni 1838, mit dem Tage der Bekanntmachung des Straßenverzeichnisses weggefallenen Abgaben erhoben wurden, auf Grund der §§. 10 und 12 der V. auf Entschädigung an, so hat die Reg. zu erörtern:

1) ob die Rechtmäßigkeit der früher ausgeübten Hebung rücksichtlich des Erwerbtitels und des Tarifs anzuerkennen,
2) wenn diese Frage zu bejahen ist, ob, nach §. 5 der V. für den aus dem Wegfall der Abgabe entstehenden Verlust überhaupt eine Entschädigung zu gewähren,
3) sofern der Anspruch auf Entschädigung anzuerkennen ist, in welchem Betrage dieselbe zu bewilligen sei?

§. 21. Bei dieser Erörterung ist, in Gemäßheit der §§. 10 und 13 der V. v. 16. Juni 1838, nach den in den §§. 3 bis 8 der V. und nach den in den §§. 5, 6, 9, 15 und 16 der gegenwärtigen Anweisung gegebenen Bestimmungen zu verfahren, soweit dieselben nicht, nach der Natur der Sache, dadurch eine Modifikation erleiden, daß es nicht auf Ermäßigung einer überhaupt fortbestehenden Abgabe und auf Entschädigung für den durch die Ermäßigung, bei Fortdauer der Unterhaltungs= und Wiederherstellungs=Verbindlichkeit des Hebungs=Berechtigten, entstehenden Verlust, sondern auf eine Entschädigung für den gesetzlich ausgesprochenen Wegfall der Abgabe ankommt. Insbesondere ist bei der Erörterung im Betreff der für den Wegfall der Pflaster= und Wegegelder zu gewährenden Entschädigungsrente zu berücksichtigen, daß der Berechtigte die Straßenstrecken, für welche diese Gelder früher erhoben wurden, nicht ferner zu unterhalten hat, dies vielmehr fortan dem Staate obliegt.

III. Bestimmungen hinsichtlich solcher Abgaben-Berechtigungen, die auf Grund der V. v. 16. Juni 1838 zurückgenommen werden können.

§. 22. Im §. 14 der V. v. 16. Juni 1838 ist die Zurücknahme der Brücken- und Fährgeld-Berechtigungen, welche auf den im Straßenverzeichnisse enthaltenen Chausseen vorkommen, allgemein vorbehalten. Dieser Vorbehalt wird nur ausnahmsweise und wenn, nach den obwaltenden besonderen Umständen, dem Bedürfnisse des Verkehrs durch Ermäßigung der Abgaben nicht genügt werden kann, geltend zu machen sein. Liegen solche Umstände hinsichtlich einzelner Berechtigungen der bezeichneten Art vor, so hat die Reg. dieselben anzuzeigen und sich zugleich über den Entschädigungsanspruch und über den, nach einem Ueberschlage, als Entschädigung zu gewährenden Betrag zu äußern.

Berlin, den 18. März 1841. Der Finanzminister. Graf v. Alvensleben.

Muster zum Fährgeld-Tarif.
(§. 14 der Anweisung vom 18. März 1841.)

Es wird entrichtet für das Uebersetzen:

	Sgr.	Pf.
I. Von Personen, einschließlich dessen, was sie tragen:		
a) wenn die gewöhnliche Ueberfahrt abgewartet wird, für jede Person .		
b) für eine besondere unverzügliche Ueberfahrt mittelst eines Kahns, welche auf Verlangen geschehen muß, wird von den übersetzenden Personen zusammen wenigstens		
entrichtet, wenn nicht die Abgabe, nach dem Satze zu a. von dem Einzelnen erhoben, mehr beträgt.		
Wer zu einem Fuhrwerke gehört, wofür die Abgabe zu III. gezahlt wird, oder Thiere, wofür die Abgabe zu II. entrichtet wird, reitet, fährt oder treibt, ist frei.		
II. Von Thieren:		
a) für ein Pferd oder einen Maulesel		
b) für ein Stück Rindvieh oder einen Esel		
c) für ein Fohlen, Kalb, Schaf, eine Ziege, ein Schwein oder ein anderes kleines Stück Vieh, welches frei geführt oder getrieben wird . . .		
d) für Federvieh, welches getrieben wird, für jede 10 Stück		
Wenn Federvieh in geringerer Zahl, als 10 Stück, oder auf einem Fuhrwerke oder in einem Tragekorbe übersetzt wird, so wird dafür keine besondere Abgabe erhoben.		
III. Vom Fuhrwerke, neben der Angabe für das Gespann zu II.:		
a) für ein beladenes		
b) für ein unbeladenes		
c) für einen Handwagen, Handschlitten, beladen oder unbeladen . . .		
IV. Von unverladenen Gegenständen wird die Abgabe erhoben, welche die Personen, das Fuhrwerk und die Thiere betreffen würde, wodurch sie zur Fährstelle gebracht worden sind.		

Allgemeine Bestimmungen.

Die vorgeschriebenen Sätze sind bei jedem Wasserstande, ohne Rücksicht auf dessen Höhe, zu entrichten.

Bei vorhandener Eisbahn, für deren gehörigen Zustand von dem Hebungsberechtigten zu sorgen ist, wird nun die Hälfte der vorgeschriebenen Sätze bezahlt.

Befreiungen.

Frei vom Fährgelde sind:

1) Equipagen und Thiere, welche den Hofhaltungen des K. Hauses oder den K. Gestüten angehören;
2) Kommandirte Militärs, einberufene Rekruten, Fuhrwerke und Thiere, welche der Armee oder den Truppen auf dem Marsche angehören, Kriegsvorspann und Kriegslieferungsfuhren;
3) Oeffentliche Beamte und deren Fuhrwerke und Thiere bei Dienstreisen, wenn sie sich gehörig legitimiren;
4) Transporte, die für unmittelbare Rechnung des Staats geschehen;
5) Ordinäre Posten, einschließlich der Schnell-, Kariol-, Reit- und Fußbotenposten, nebst Beiwagen, im gleichen die öffentl. Kouriere und Estafetten und alle, von Postbeförderungen leer zurückkehrende Wagen und Pferde;
6) Hülfsfuhren bei Feuersbrünsten und ähnlichen Nothständen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841. S. 141. Nr. 212, Centralbl. d. Fin. Min. 1841. S. 94. Nr. 41.)

2) C. R. desselb. Min. v. 18. März 1841 an sämmtl. K. Prov. Steuer-Dir., in eben derselben Angelegenheit.

Nachdem das Verzeichniß derjenigen chaussirten und nicht chaussirten Straßen, auf welche die V. über die Kommunikations-Abgaben v. 16 Juni 1838 für jetzt Anwendung finden soll, von des Königs Maj. genehmigt und dessen Bekanntmachung durch die Amtsblätter angeordnet ist, sind die K. Reg wegen Ausführung der erwähnten V. hinsichtlich derjenigen Wege-, Pflaster-, Damm-, Brück-, Fähr-, Thorsperrgelder und ähnlichen Abgaben, welche für Rechnung von Gemeinen oder anderer Privatberechtigten auf den, in dem Verzeichnissen angeführten Straßen erhoben werden, mit der anliegenden Anweisung versehen.

Ew. ꝛc. ꝛc. wollen ungesäumt feststellen, ob auf irgend einer der erwähnten Straßen die Erhebung socher Kommunikations-Abgaben für Rechnung des Staats noch statt findet, welche, auf Grund der V. v. 16. Juni 1838, mit dem Tage der Bekanntmachung des erwähnten Strafverzeichnisses wegfallen müssen, und, wenn dies der Fall sein sollte, die Hebung schleunigst einstellen.

Für die, nach der erwähnten V., zu ermäßigenden Abgaben, welche für die Staatskasse auf den, in dem Verzeichnisse enthaltenen Straßen etwa erhoben werden möchten, sind neue Tarifs, mit Berücksichtigung der Anweisung und deren Anlage, zu entwerfen und demnächst einzureichen.

Ob die Uebernahme der, in dem Chausseezuge liegenden Straßenstrecken (§§. 9, 12 der V., §. 18 der Anweisung) zur Unterhaltung auf Staatskosten eine Aenderung in der zur Zeit angeordneten Chausseegeld-Erhebung nach sich ziehen müsse, ist, nach Eingang der, von der K. Reg. zu erwartenden Mittheilung über die Länge der übernommenen Strecken, zu prüfen, und, geeigneten Falls, das Weitere wegen dieser Aenderung zu veranlassen.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1841. S. 145. Nr. 213., Centralbl. d. Fin. Min. 1841. S. 93. Nr. 40.)

C. Erläuterungen der V. v. 16. Juni 1838.

1) Zum §. 5 der V.

a) Gilt die Beschränkung des §. 5 bloß für die eigentlichen Wegegelder, oder auch für die in Beziehung auf Bauwerke, und namentlich Brücken, bestandenen Hebegelder?

Das Geh. Ob. Trib. führt (in dem Erk. v. 7. Sept. 1848) Letzteres aus, indem eine derartige Distinktion in dem G. v. 16. Juni 1838 keine Unterstützung finde. (Rechtsfälle des Ob. Trib., Bd. 4. S. 317. Nr. 157.)

b) Kann eine Gemeinde, welche in Folge des G. v. 16. Juni 1838 ihr Pflastergeldrecht ohne Entschädigung aufgeben muß, Entschädigung für den noch vorhandenen Anschaffungswerth des Pflasters vom Fiskus verlangen?

Verneint von dem II. Sen. des O. L. G. zu Münster (in dem Erk. v. 8. Nov. 1844) und von dem Geh. Ob. Trib. (in dem Erk. v. 2. Aug. 1845), da in den Worten des §. 5 der V. v. 16. Juni 1838 ein derartiger Vorbehalt nicht liege. (Sommers Archiv, Bd. 10. S. 607. u. Bd. 12. S. 173.)

Die Gegengründe entwickelt Dr. Sommer.

(Sommers Archiv, Bd. 10 S. 616.)

2) Zu §§. 8 u. 9 der V.

a) Die sechswöchentliche Präklusivfrist, binnen welcher der Rechtsweg gegen die Ministerialbeschlüsse wegen begehrter Entschädigung für Entziehung des Pflastergeldes beschritten werden muß, beginnt von dem Tage, wo dem Reklamanten der ihn beschwerende Ministerialbeschluß offiziell bekannt gemacht, wenn auch nicht im Original mitgetheilt ist.

b) Aus der von dem Staat übernommenen, bis dahin den Privaten oder Gemeinden gegen Erhebung eines Pflastergeldes obgelegenen Unterhaltung der zu den Chausseen eingezogenen Straßenstrecken, kann nicht eine Verpflichtung des Fiskus abgeleitet werden, den bisherigen Inhabern auch noch das Steinpflaster zu bezahlen.

So erkannt von dem Geh. Ob. Trib. per sent. v. 19. Aug. 1847.

(Entsch. Bd. 15. S. 366.)

c) Die angeordnete sechswöchentliche Präklusivfrist ist nur dann für eingehalten zu erachten, wenn innerhalb derselben die Anmeldung der Klage bei dem zuständigen Gericht erfolgt; nicht aber genügt die bei einer Administrativbehörde abgegebene Erklärung, den Rechtsweg betreten zu wollen.

So erkannt von dem Geh. Ob. Trib. per sent. v. 11. Nov. 1847. (Entsch. Bd. 15. S. 374.)

3) Zum §. 11 der V.

Vergl. Erk. des III. Sen. des Geh. Ob. Trib. v. 30. März 1847, betr. die Verpflichtung des Fiskus zum Brückenbau in Fällen der V. v. 16. Juni 1838. (Rechtsf. Bd. 1. S. 82. Nr. 39.)

III. G. v. 20. März 1837 wegen Bestrafung der Tarif-Ueberschreitungen bei Erhebung von Kommunikations-Abgaben.

(G. S. 1837. S. 57, s. unter Abth. II. [von den Kunststraßen], Abschn. 4, Kap. 4, oben S. 327.)

Zweites Kapitel.

Die Tarife für die einzelnen Wege, Brücken und Fähren.

Die durch die G. S. publicirten Tarife für die Erhebung von Wege-, Pflaster-, Brücken- und Fährgeldern[1]) sind folgende:

1) Zoll-Tarif für die Weichsel-Schiffbrücke bei Kurzebrack, v. 25. April 1809. (G. S. 1806—1809. S. 572—573.)

2) Zoll-Tarif für die Weichsel-Schiffbrücke bei Kurzebrack, v. 3. Nov. 1819. (G. S. 1819. S. 248.)

3) Tarif v. 5. Juli 1821, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen mit der Fähre über die Peene bei Pinnow bezahlt wird. (G. S. 1821. S. 109.)

4) Tarif v. 29. Mai 1822, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen über den Gilgestrom bei Reatischken erhoben werden soll. (G. S. 1822. S. 167—168.)

5) Tarif v. 18. Sept. 1823, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen über die Warthe von Louisenhain nach Starolenka erhoben werden soll. (G. S. 1823. S. 162.)

6) Tarif v. 18. Sept. 1823, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen über den Skirwithstrom bei Skirwirth erhoben werden soll. (G. S. 1823. S. 163.)

7) Tarif v. 9. Dec. 1823 zur Erhebung des Fährgeldes für die Fähranstalt zu Polenzig. (G. S. 1824. S. 10.)

8) Wege- und Brückengeld-Tarif v. 20. Nov. 1823 für die Stadt Hamm. (G. S. 1824. S. 13.)

9) Tarif v. 13. Febr. 1824, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen über den Ruß-, eigentlich Atmathestrom bei Szinsz erhoben werden soll. (G. S. 1824. S. 61.)

10) Bekanntmachung v. 19. März 1824 wegen Aufhebung des Fahrgeldtarifs für den Gilgestrom bei Reatischken. (G. S. 1824. S. 62.)

11) Tarif v. 6. Mai 1824, nach welchem das Brückendurchlaß- und Ueberfahrtsgeld bei der Rheinbrücke zu Coblenz zu erheben ist. (G. S. 1824. S. 137.)

12) Tarif v. 1. Juli 1824 zur Erhebung des Fährgeldes für die Fähranstalt zu Borkow bei Landsberg a. d. Warthe. (G. S. 1824. S. 157.)

13) Tarif v. 28. Juli 1824, nach welchem das Brückengeld auf der Elbbrücke bei Wittenberg zu erheben ist. (G. S. 1824. S. 161—162.)

14) Tarif v. 1. Sept. 1824, nach welchem das Pflastergeld in der Stadt Rheda, Reg. Bez. Minden, erhoben werden soll. (G. S. 1824. S. 176.)

15) Chausseegeld-Tarif v. 9. Okt. 1824 für die Straße von Aldenhofen nach Linnich. (G. S. 1824. S. 177—178.)

16) Brückengeld-Tarif v. 11. Dec. 1824 für den Gebrauch der Landgrabenbrücke bei Wriezen. (G. S. 1824. S. 241.)

17) Tarif v. 12. Dec. 1824, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen über den Strom bei Prerow auf dem Darß bezahlt werden soll. (G. S. 1824. S. 242.)

18) Tarif v. 17. Jan. 1825, nach welchem das Pflaster- und Brückengeld in der Stadt Herford erhoben wird. (G. S. 1825. S. 9.)

---

[1]) Bei dem fast nur lokalen Interesse dieser Tarife ist deren Abdruck nicht für erforderlich erachtet worden.

19) Tarif v. 20. Febr. 1825, nach welchem das Pflastergeld in der Stadt Wiedenbrück erhoben werden soll. (G. S. 1825. S. 17.)

20) Tarif v. 21. Febr. 1825, nach welchem das Wegegeld in der Stadt Lünen erhoben werden soll. (G. S. 1825. S. 19.)

21) Tarif v. 30. Nov. 1825, nach welchem das Wege= und Brückengeld für Benuzzung des Comminer Fahrdammes im Reg. Bez. Frankfurt erhoben werden soll. (G. S. 1825. S. 234.)

22) Tarif v. 28. Jan. 1826., nach welchem das Steinpflastergeld in der Stadt Blotho, Reg. Bez. Minden, erhoben werden soll. (G. S. 1826. S. 14.)

23) Tarif v. 5. Febr. 1826, des Brücken= und Dammgeldes, auch Brückenaufzugsgeldes zu Frankfurt a. d. O. (G. S. 1826. S. 15.)

24) Tarif v. 21. März 1826 zur Erhebung des Fährgeldes für die Fähranstalt zu Alt=Lietzegöricke im Frankfurter Reg. Bez. (G. S. 1826. S. 21.)

25) Brückengeld=Tarif v. 29. März 1826 für Ruhrort. (G. S. 1826. S. 22.)

26) Tarif v. 25. Juli 1826 zur Erhebung eines Pflastergeldes für die Stadt Lieberose. (G. S. 1826. S. 74.)

27) Tarif v. 27. Mai 1829, nach welchem das Ueberfahrtsgeld bei den Fähranstalten zu erheben ist, welche sich auf dem Rhein und den zu dessen Stromgebiet gehörenden Flüssen befinden. (A. XIV. 290.—2. 25.)

28) Tarif v. 13. Okt. 1830, nach welchem das Damm= und Brückengeld, das Baum= und Pfahlgeld, das Brückenaufzugs= und das Bollwerksgeld in Demmin zu erheben ist. (G. S. 1830. S. 141.)

29) Tarif v. 6. Mai 1831, nach welchem das Brückengeld der Lübowschen Mühle zu erheben ist. (G. S. 1831. S. 65.)

30) Tarif v. 12. Nov. 1831, nach welchem das Brückengeld bei den Bartschbrücken zu Nützen zu erheben ist. (G. S. 1832. S. 1.)

31) Tarif v. 5. Jan. 1833 zur Erhebung eines Brückengeldes für die Stadt Lenzen. (G. S. 1833. S. 77.)

32) K. O. v. 28. Sept. 1834 wegen Einführung der II. Klasse des Tarifs für die im Besitze des Staats befindliche Fähranstalten auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen v. 27. Mai 1829, bei der Privat=Fähranstalt zu Bonn. (G. S. 1835. S. 5—7.)

33) Tarif v. 11. Jan. 1835, nach welchem das Ueberfahrtsgeld bei der Fähranstalt zu Bonn zu erheben ist. (G. S. 1835. S. 6—7.)

34) Tarif v. 15. Jan. 1835 für die Jahre 1835, 1836 u. 1837 zur Erhebung eines Wegegeldes in Neu=Hardenberg. (G. S. 1835. S. 13.)

35) Tarif v. 15. Jan. 1835 für die Jahre 1835, 1836 u. 1837 zur Erhebung eines Wege= und Brückengeldes in Quappendorf. (G. S. 1835. S. 15.)

36) Tarif v. 15. Jan. 1835 für die Jahre 1835, 1836 und 1837 zur Erhebung eines Brückengeldes in Eickendorf (G. S. 1835. S. 16.)

37) Tarif v. 2. April 1835, nach welchem der Oderbrückenzoll bei der Stadt Ohlau zu erheben ist. (G. S. 1835. S. 57.)

38) Dammgeld=Tarif v. 2. April 1835 für die Stadt Fürstenwalde. (G. S. 1835. S. 209.)

39) Tarif v. 21. Juli 1835, zur Erhebung des Ueberfahrtgeldes bei der Wartefähre bei Vietz. (G. S. 1835. S. 210.)

40) Tarif v. 29. Juli 1835, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen mit der Fähre über die Penne bei Jarmen zu entrichten ist. (G. S. 1835. S. 178.)

41) Tarif v. 30. Juli 1835 zur Erhebung des Fährgeldes für die Fähranstalt zu Blumberg. (G. S. 1835. S. 217.)

42) Fährgeld=Tarif v. 31. Juli 1835. für die Weichsel=Ueberfahrt bei Kurzebrack. (G. S. 1835. S. 219.)

43) Tarif v. 31. Aug. 1835 zur Erhebung des Brückengeldes für die Benutzung der Oderbrücke bei Krossen. (G. S. 1835. S. 213.)

44) Tarif v. 19. Nov. 1835, nach welchem das Brückengeld für die Benutzung der Landungsbrücke zu Lauterbach bei Putbus zu erheben ist. (G. S. 1835. S. 295.)

45) Tarif v. 25. Febr. 1836 zur Erhebung eines Brückengeldes zu Paschenbrück. (G. S. 1836. S. 166.)

46) Tarif v. 23. Juli 1836, nach welchem das Brückengeld an der Brücke über den schiffbaren Lippefluß bei Haltern erhoben wird. (G. S. 1836. S. 216.)

47) Tarif v. 23. Juli 1836 für die Fähranstalt auf dem Czeszuppeflusse beim adligen Gute Leeken im Kreise Ragnit, Reg. Bez. Gumbinnen. (G. S. 1836. S. 230.)

48) Tarif v. 31. Juli 1836, nach welchem das Pflastergeld in der Stadt Ueckermünde zu erheben ist. (G. S. 1836. S. 227.)

49) K. O. v. 31. Juli 1836, wodurch die Einführung der I. Klasse des Tarifs für die im Besitze des Staats befindlichen Fähranstalten auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen v. 27. Mai 1829 auch bei den Fähranstalten zu Himmelgeist und Itter-Zucht genehmigt wird. (G. S. 1836. S. 232.)

50) Tarif v. 30. Aug. 1836 zur Erhebung des Ueberfahrtsgeldes bei den Privat-Fähranstalten zu Himmelgeist und Itter-Zucht. (G. S. 1836. S. 232.)

51) Tarif v. 30. Okt. 1836, nach welchem das Damm- und Brückengeld zu Seehausen in der Altmark zu entrichten ist. (G. S. 1836. S. 310.)

52) K. O. v. 10. Jan. 1837, durch welche der Stadt Neuwied die Erhebung eines Pflastergeldes nach dem Tarife v. 31. Dec. 1836 bewilliget wird, nebst diesem Tarif. (G. S. 1837. S. 149—150.)

53) K. O. v. 18. Jan. 1837 wegen des Tarifs für die Fähranstalt auf dem Pregelflusse bei dem Gute Nettienen im Reg. Bez. Gumbinnen. (G. S. 1837. S. 17.)

54) Tarif v. 31. Jan. 1837, nach welchem das Brückengeld beim sogenannten Hundspaß im Guhrauer Kreise v. Dominio Nieder-Schüttlau zu erheben ist. (G. S. 1837. S. 29.)

55) K. O. v. 17. Aug. 1837, betr. die Bestätigung des Tarifs zur Erhebung eines Brückengeldes bei Henrichenburg im Reg. Bez. Münster, nebst diesem Tarif. (G. S. 1837. S. 142—143.)

56) K. O. v. 14. März 1838 nebst Tarif für die Erhebung des Wege- und Brückengeldes zu Guhrau. (G. S. 1838. S. 238.)

57) K. O. v. 23. Juni 1838, betr. die Erhebung des Wegegeldes in der Stadt Oppeln, mit Ausnahme der in die Chausseelinie fallenden Straßen, nebst dem darüber Allerh. vollzogenen Tarif v. 13. Juli 1838. (G. S. 1838. S. 421.)

58) K. O. v. 2. Aug. 1838 nebst Tarif zur Erhebung eines Brückengeldes bei Lauterburg. (G. S. 1838. S. 445.)

59) K. O. v. 13. Aug. 1838, betr. die Allerh. Genehmigung des Pflastergeld-Tarifs für die Stadt Bünde im Reg. Bez. Minden, v. 15. Mai 1838, nebst diesem Tarife selbst. (G. S. 1838. S. 492.)

60) K. O. v. 27. Jan. 1839, vermittelst welcher der Tarif über das zu erhebende Pflastergeld in der Stadt Borken im Reg. Bez. Münster v. 5. Dec. 1838 bedingt genehmiget wird, nebst diesem Tarif. (G. S. 1839. S. 74—76.)

61) K. O. v. 24. Febr. 1839, vermittelst welcher die Tarife zur Erhebung eines Wegegeldes in Neu-Hardenberg, eines Wege- und Brückengeldes in Quappendorf und eines Brückengeldes in Eickendorf bedingungsweise genehmiget worden, nebst diesen Tarifen. (G. S. 1839. S. 87—91.)

62) K. O. v. 7. Nov. 1839, betr. die Tarife zur Erhebung des Brücken- und Fährgeldes bei dem Uebergange über den Rhein bei Coblenz, Cöln und Wesel, nebst diesen Tarifen. (G. S. 1839. S. 337—344.)

63) K. O. v. 7. Nov. 1839, betr. die Tarife zur Erhebung des Brücken- und Fährgeldes bei dem Uebergange über den Rhein bei Düsseldorf und zur Erhebung der Gebühren für den Durchlaß durch die dortige Brücke, nebst diesen Tarifen. (G. S. 1839. S. 347—352.)

64) Tarif v. 31. Jan. 1840, nach welchem das Brücken-, Durchlaß- und Ueberfahrtsgeld bei der Trajektanstalt auf dem Juraflusse bei Klautzischken zu erheben ist. (G. S. 1840. S. 29—31.)

65) K. O. v. 6. Juni 1840, womit der Tarif zur Erhebung des Damm- und Brückengeldes bei Benutzung des Dammes zwischen Stettin und Altdamm genehmiget wird, nebst diesem Tarif. (G. S. 1840. S. 135—139.)

66) Tarif v. 8. Aug. 1840, nach welchem das Damm- und Brückengeld und das Brückenaufzugsgeld in der Stadt Wollin zu erheben ist. (G. S. 1840. S. 232—233.)

67) K. O. v. 16. Sept. 1840, womit der Tarif für die Erhebung des Pflaster- und Brückengeldes zu Spremberg genehmigt wird, nebst diesem Tarif. (G. S. 1840. S. 260—262.)

68) K. O. v. 31. Okt. 1840, womit der Tarif für die Erhebung der Abgabe bei Benutzung der Oderbrücke bei Schwedt genehmigt wird. (G. S. 1840. S. 371—374.)

69) K. O. v. 12. Jan. 1841, nebst Tarif, nach welchem die Abgabe für Benutzung der Oderbrücke bei Oppeln zu erheben ist. (G. S. 1841. S. 23—26.)

70) K. O. v. 6. März 1841, betr. den Tarif für die Erhebung des Brücken- und Fährgeldes für den Weichselübergang bei Dirschau, nebst dem genannten Tarif von demselben Tage. (G. S. 1841. S. 45—48.)

71) K. O. v. 14. Febr. 1843, betr. den Tarif zur Erhebung des Brückengeldes an der Lippe-Brücke am Flahm bei Wesel. (G. S. 1843. S. 102—104.)

72) K. O. v. 7. April 1843, betr. die Ermäßigung des für den Uebergang über den Rhein bei Coblenz, Cöln, Düsseldorf und Wesel zu erhebenden Brücken- und Fährgeldes. (G. S. 1843. S. 176.)

73) K. O. v. 16. Mai 1845, wegen Deklaration des Tarifs v. 31. Aug. 1835 zur Erhebung des Brückengeldes für die Benutzung der Oderbrücke bei Krossen. (G. S. 1845. S. 422.)

74) K. O. v. 2. Sept. 1845 nebst Tarif, nach welchem das Fährgeld für das Uebersetzen über den Rhein bei Neuwied zu erheben ist. (G. S. 1845. S. 594—598.)

75) K. O. v. 27. Dec. 1846, betr. die Einführung des Normalfährgeld-Tarifs v. 27. Mai 1829 bei den Privatfähren der Rheinprovinz und der Provinz Westphalen, nebst diesem Tarif. (G. S. 1847. S. 77—79.)

76) Tarif v. 22. Juni 1849, zur Erhebung des Brückengeldes für die Benutzung der Brücke über die Lahn bei Dorlar. (G. S. 1850. S. 1.)

Zweite Unter-Abtheilung.

Die Provinzial-Wege-Gesetze und die besonderen Wege-Ordnungen.

Ueber die fortdauernde praktische Bedeutung der für einzelne Landestheile und Territorien ergangenen, das Wegewesen betreffenden, Gesetze und Verordnungen, vergl. im Allgemeinen die Einleitung zur Abthl. III. (S. oben S. 389 ff.)

I.

Die Provinz Preußen.

Die jetzige Provinz Preußen ist hinsichtlich ihrer Bildung verschiedenen Veränderungen unterworfen gewesen.

Im Jahre 1618 erwarb der Kurfürst Johann Sigismund von Brandenburg den alleinigen Besitz des unter Polnischer Lehnsherrschaft stehenden Herzogthums Preußen, des nachmaligen Alt-Ostpreußens, welches die jetzigen Reg. Bez. Königsberg und Gumbinnen und einen Theil des jetzigen Reg. Bez. Marienwerder umfaßte, und in die vier Landschaften Samland, Natangen, Oberland und Litthauen zerfiel.

Kurfürst Friedrich III., welcher hierzu im Jahre 1691 die Herrschaften Tauroggen und Serrei in Litthauen schenkungsweise erworben hatte, nahm am 18. Jan. 1701 wegen des Herzogthums Preußen die Königswürde an.

Durch den Staatsvertrag v. 18. Sept. 1773 trat Polen an König Friedrich II. ganz Pommerellen, mit Ausnahme Danzig's, den Distrikt von Groß-Polen bis an die Netze, Fordon und das übrige Westpreußen, nämlich die Palatinate Marienburg und Culm mit Elbing und dem Bisthume Ermeland, aber mit Ausnahme der Stadt Thorn, ab.

Nach dieser Erwerbung wurden zwei besondere Landestheile oder Provinzen: Ost- und Westpreußen, gebildet. Das alte Herzogthum Preußen (Ostpreußen) erhielt das Bisthum Ermeland von Westpreußen, wogegen zu diesem, welches die neuerworbenen Länder umfaßte, von Ostpreußen der Marienwerdersche Kreis des alten Oberlandes[1]) geschlagen wurde.

Durch den Vertrag v. 25. Sept. 1793 trat Polen einen anderen Landestheil an Preußen ab, welcher den Namen Südpreußen erhielt; auch wurden

---

[1]) Dieser vormalige Marienwerdersche Kreis wurde im Jahre 1816 aufgelöst und bestand:

a) aus dem rechts der Weichsel belegenen Theile des jetzigen Marienwerderschen Kreises, mit Ausnahme einiger Ortschaften,
b) aus dem Rosenbergschen Kreise, mit Ausnahme des zum Culmer und Michelauer Lande gehörigen Gutes Mosgau,
c) aus den im Graudenzer Kreise gelegenen Gütern Leistenau, Thymau und Partenschin.

die Städte Danzig und Thorn mit überlassen und nebst ihren Distrikten zu Westpreußen geschlagen.

Aus den nach gänzlicher Auflösung der Republik Polen in den Jahren 1795 und 1796 dem Preuß. Staate zugefallenen polnischen Landestheilen wurde eine besondere Provinz Neu-Ostpreußen gebildet.

Damals wurde:

1) Ostpreußen in zwei Kammer-Departements getheilt, nämlich:

a) das Ostpreußische, mit 8 Kreisen: dem Samländischen (Schakenschen), Tapiauschen, Brandenburgschen, Rastenburgschen, Braunsbergschen, Heilsbergschen, Mohrungenschen und Neidenburgschen;

b) das Litthauische (Preuß. Litthauen) mit 3 Kreisen: dem Insterburgschen, Oletzkoschen und Seyestenschen;

2) Westpreußen dagegen:

a) in das eigentliche Westpreußen mit 8 Kreisen: dem Marienwerderschen, Riesenburgschen, Marienburgschen, Culmschen, Michelauschen, Conitzschen, Dirschauschen, und Stargardschen,

b) in den Netz-Distrikt mit 4 Kreisen: dem Bromberg schen, Inowraclawschen, Caninschen und Deutsch-Kroneschen.

Durch den Tilsiter Frieden und die Elbinger Konvention wurden nicht nur ganz Süd- und Neu-Ostpreußen von dem Preuß. Staate getrennt, sondern auch einige Landestheile von Westpreußen. Diese letzteren wurden zwar in Folge des Pariser Friedens v. J. 1814 wieder mit dem Preuß. Staate vereiniget, allein von diesen wurden jetzt die Kreise Bromberg und Inowraclaw zu dem neugebildeten Herzogthum Posen geschlagen. (Patent v. 15. Mai 1815, G. S. 1815. S. 45. 48.)

Die V. v. 30. April 1815 (G. S. 1815. S. 93.) bestimmte als neue Eintheilung, daß:

1) die Provinz Preußen, das alte Ostpreußen und Litthauen umfassend, den alten Braunsbergschen, Heilsbergschen, Brandenburgschen und Schakenschen, Tapiauschen, Insterburgschen, Seyestenschen, Oletzkoschen und Rastenburgschen Kreis und das Hauptamt Ortelsburg;

2) die Provinz Westpreußen den Marienburgschen und Dirschauschen Kreis, nebst Stadt und Gebiet Danzig, den Stargarder, Conitzer, Marienwerderschen, Mohrungenschen, Culmschen und Michelauschen Kreis in den Grenzen v. 1772, den Neidenburgschen Kreis mit Ausnahme des Hauptamts Ortelsburg, einen Theil des Netzdistrikts, die Stadt Thorn mit deren unbestimmten Gebiete, und das linke Ufer der Weichsel im Bromberger Kreise mit den an den Strom gränzenden oder doch in dessen Niederung liegenden Ortschaften, enthalten, wogegen die westpreußischen Kreise Deutsch-Krone und Kamin zur Provinz Posen kommen sollten.

Allein in Folge der K. O. v. 26. Aug. 1815 gelangte diese Depart.-Eintheilung nicht vollständig zur Ausführung. Die Kreise Deutsch-Krone und Kamin blieben bei Westpreußen und es wurden dagegen:

a) mit der Provinz Posen vereiniget: die westpreuß. Antheile der Herrschaften Filehne und Behle, des Amts Schönlanke und der Schönlanker Forst (sämmtlich im Czarnikauer Kreise), die westpreuß. Antheile des Amtes Zelgniewo und der Zelgniewoer Forst (im Kreise Chodziesen), endlich die westpreuß. Antheile der Herrschaft Lobsens-Natai und das Dorf Zabartowo (im Wirsitzer Kreise);

b) von der Provinz Posen zu Westpreußen einige jetzt im Flatowschen Kreise liegende Güter und Dörfer geschlagen;

c) mit der Provinz Pommern verschiedenen westpreuß. Ortschaften vereiniget, welche den Kreisen Belgard und Dromburg einverleibt wurden;

d) endlich von der Neumark einige Ortschaften dem westpreuß. Kreise Deutsch-Krone zugetheilt[1]).

Durch die K. O. v. 3. Dec. 1829 (Gen. Akten des Just. Min. 46. Vol. II. f. 95.) wurde demnächst die bisherige Eintheilung in Ost- und Westpreußen aufgehoben und dadurch die jetzige Provinz Preußen gebildet.

Die vorstehend dargestellten Veränderungen in Betreff der Organisation der jetzigen Provinz Preußen haben ihren Einfluß auch auf die daselbst zur Zeit gültige Provinzial-Gesetzgebung, und insbesondere auf die provinzielle Wege-Gesetzgebung, ausgeübt.

Es sind für die Hauptbestandtheile der Provinz in ihrer jetzigen provinzialständischen Begrenzung zwei Wege-Regl. publicirt worden, nämlich:

1) für das Königreich Preußen: das Wege-Regl. d. d. Berlin den 24. Jun. 1764. (N. C. C. Tom. III. pag. 435. Nr. 38. de 1764, Rabe's Samml. Bd. I. Abthl. 3. S. 33.), wozu ergangen sind:

a) Deklaration des §. 9. desselben, d. d. v. 3. Okt. 1767 (N. C. C. Tom. IV. pag. 981. Nr. 70. de 1769, Rabe's Samml. Bd. 3. S. 358.) und

b) Deklaration der §§. 9. und 10. desselben d. d. den 30. April 1789 (N. C. C. Tom. VIII. pag. 2477. No. 29. de 1789, Rabe's Samml. Bd. 13. S. 180.);

2) für Westpreußen und die Netzdistrikte: das Wege-Regl. v. 4. Mai 1796. (N. C. C. Tom. X. pag. 315. Nr. 42. de 1796, Rabe's Samml. Bd. 3. S. 338.)

Außerdem ist in Betreff des Wege-Rechtes der Provinz Preußen der Bestimmungen des Ostpreuß. Provinzialrechtes Zus. 266. des Preuß. Landrechts v. 1721 P. III. Tit. 5. Art. 2. §. 33., und des Westpreuß. Provinzialrechts vom J. 1844. §. 68. zu gedenken, endlich aber zu bemerken, daß für die von der Neumark zu West-Preußen geschlagenen Ortschaften das Neumärkische Provinzialrecht zur Anwendung kommt.

A. Ostpreußen und Litthauen, mit Inbegriff des Bisthums Ermeland, und den früheren Marienwerderschen Kreis[2]) betreffend.

1) Für Ostpreußen, Litthauen, Ermeland und den früheren Marienwerderschen landräthlichen Kreis ist (seit dem 1. Jan. 1802 und beziehungsweise seit dem 1. Sept. 1802) das Ostpreuß. Provinzialrecht in Kraft getreten[3]). Nach §§. I. und II. des betr. Publik. Patents v. 4. Aug. 1801 zum ersten Theile, und nach dem Publik. Patente v. 6. März 1802 zum zweiten Theile dieses Provinzialrechtes ist dasselbe an die Stelle der bisher in den gedachten Landestheilen gültig gewesenen Provinzialgesetze und Statuten und der bis dahin über einzelne Rechtsmaterien ergangenen Edikte und Verordnungen getreten, und es bestimmt insbesondere in Betreff der letzteren der §. II. a. a. O.

Es ist dafür gesorgt, daß diese Edikte und Verordnungen nochmals durchgesehen und bei den Gegenständen, welche sie betreffen, aufgenommen und eingeschaltet, oder wenigstens darauf Bezug genommen worden. Wenn weder das eine, noch das andere geschehen ist, so sind diese einzelnen Edikte und Verordnungen für aufgehoben zu achten; jedoch bleiben davon, wie sich von selbst versteht, diejenigen ausgenommen, welche keine Rechtsmaterie, sondern blos Finanz- oder Polizei-Einrichtungen betreffen.

---

[1]) Vergl. das Nähere über alle hier in Betracht kommenden einzelnen Ortschaften in Starke's Beiträgen zur Kenntniß der Gerichtsverfassung; Bd. 2. S. 6. ff.

[2]) Vergl. oben S. 507. Note 1.

[3]) Der Zusatz 1. des Ostpreuß. Prov. Rechts bestimmt, daß dasselbe für Ostpreußen und Litthauen nebst Ermeland, und für den (damaligen) Marienwerderschen Kreis gelten solle.

2) Die für Ostpreußen ergangenen, das Wegewesen betreffenden älteren Provinzialgesetze sind folgende:

a) Wege-Regl. in dem Königreich Preußen, d. d. Berlin den 24. Juni 1764. (N. C. C. Tom. III. pag. 435. Nr. 38. de 1764, Rabe's Samml. Bd. I. Abthl. 3. S. 33.)

b) Deklar. des §. 9. des Wege-Regl. v. 24. Juni 1764 für das Königreich Preußen, d. d. den 3. Okt. 1767. (N. C. C. Tom. IV. pag. 981. Nr. 70. de 1767, Rabe's Samml. Bd. 3. S. 358.)

c) Deklar. der §§. 9. und 10. desselben Wege-Regl., d. d. den 30. April 1789. (N. C. C. Tom. VIII. pag. 2477. Nr. 29. de 1789, Rabe's Samml. Bd. 3. S. 180.)

Diejenigen Bestimmungen dieser Gesetze, welche das materielle Recht betreffen, sind bei Abfassung des Ostpreuß. Provinzialrechts berücksichtiget und beziehungsweise in dasselbe aufgenommen worden, mithin nach den oben (sub 1.) mitgetheilten Grundsätzen der Publik-Patente für aufgehoben zu achten. Die übrigen Bestimmungen jener Gesetze handeln von der Art und Weise der Ausübung der polizeilichen Aufsicht über die Wege, von den betreffenden Ressortverhältnissen und von dem Verfahren. Diese letzteren Vorschriften sind indeß durch die neueren gesetzlichen Anordnungen über die Organisation und die Ressortverhältnisse der Behörden, sowie über das Verfahren in Polizei- und Justizsachen für antiquirt zu erachten. Aus diesen Gründen haben die erwähnten älteren Gesetze keine praktische Bedeutung mehr.

3) Die Bestimmungen des Ostpreuß. Provinzialrechts, welche die Landstraßen betreffen, sind in dem Zusatze 226. desselben (zu den §§. 12—15. Tit. 15. Thl. II. des A. L. R.) enthalten. Dieser Zusatz lautet dahin:

§. 1. Wo die Unterhaltung eines Weges oder Dammes nach bisheriger Verfassung und Gewohnheit auf Dorfschaften, welche nicht an der Straße belegen sind, mit vertheilt, und von diesem bisher die Kosten dazu hergegeben, oder Hand- und Spanndienste geleistet worden, da muß dies auch ferner geschehen.

§. 2. Auch solche Güter, die zur Gemeinarbeit nicht verpflichtet sind, nämlich Königliche und adlige Vorwerke, Cölnische und ihnen gleiche Güter, müssen zur Wegebesserung zugezogen werden.

§. 3. Bloß Kirchen- und Pfarrhufen sind befreiet, aber auch nur in dem Falle, wenn sie von den Kirchen-Vorstehern oder Predigern selbst bewirthschaftet werden; wogegen die Erbzins-Besitzer oder Erbpächter derselben keine Befreiung genießen und die Zeitpächter nur vom baaren Geldbeitrage befreit sind, Hand- und Spanndienste aber leisten müssen.

§. 4. Alle auf die nach §. 3. befreieten Grundstücke treffende Hand- und Spanndienste sowohl als Geld-Beiträge müssen von der Kirchengemeine ohne Unterschied der Religion übertragen werden.

§. 5. Die Besitzer der Grundstücke, durch welche eine Landstraße geht, sind verbunden, längst der Straße tüchtige und breite Graben fortwährend zu unterhalten.

§. 6. Zu den Knüppeldämmen müssen diejenigen, welche zur Wegebesserung verpflichtet sind, aus ihren Waldungen das erforderliche Holz unentgeldlich hergeben, in dessen Ermangelung dasselbelbe aus K. Forsten verabfolgt wird.

§. 7. Jede Landstraße muß wenigstens zwei und eine halbe Rheinländische Ruthe oder dreißig Fuß breit sein, und diese Breite darf durch Graben, Steine, Holz und Rücken nicht verengt werden.

§. 8. Die Brücken müssen sechszehn Fuß und die Dorfshecken im Lichten vierzehn Fuß breit sein.

§. 9. Diejenigen, welche muthwilliger Weise die an den Wegen gesetzten Bäume verderben und behauen, sollen mit vier- bis sechswöchentlicher Zuchthaus- oder Dammarbeit bestraft werden.

4) In Betreff der Verpflichtung der ehemaligen Immediat-Einsassen in Preußen zu Wegebaudiensten ist, unter Berücksichtigung des Zus. 266. zum Ostpreuß. Prov. Rechte, nachstehendes R. des K. Min. des H. u. der G. (v. Bülow) so wie des Inn. (v. Schuckmann) v. 9. April 1824, an die K. Reg. zu Königsberg ergangen:

Der K. Reg. wird in Bescheidung auf Ihre Anfrage im Ber. v. 27. Febr. d. J., die Wegebau=Dienste der ehemaligen Immediat=Einsassen betr. Folgendes eröffnet.

Die Polizei, im weiteren Sinne des Wortes, hat das Recht und die Pflicht, auf Instandsetzung der Wege zu halten, und nach Vorschrift des A. L. R. Thl. II. Tit. 15. §. 13. und 14. sind bei Reparaturen der Landstraßen die Einwohner der an der Straße liegenden Gegend zu Hand= und Spann=Diensten verpflichtet; im §. 15. a. a. O. ist jedoch hinzugefügt, daß es bei den besonderen Bestimmungen der Provinzial=Gesetze verbleiben solle.

Nach der Ausführung des dortigen O. L. G. in dem überreichten Erk. v. 7. Mai 1819 in Sachen des Eigenthümers des adligen Gutes N. N. contra fiscum kommt es mit Hinsicht auf §. 2. des publicirten Patentes zum Ostpreuß. Landrechte hierbei jetzt nur auf das letztgedachte Prov. G., nicht aber auf das frühere Wege=Regl. v. 1764 an, und was diese letztere Behauptung betrifft, so sind die unterzeichneten Min. mit dem gedachten O. L. G. ganz einverstanden.

Hiernach kommt es darauf an, ob und worin das Prov. G. dem A. L. R. derogiret?

Nach unserem Dafürhalten ist eine solche Derogation nur in den beiden im Zusatze 226. §. 2. erwähnten Punkten zu finden:

daß nicht bloß, wie das A. L. R. §. 14 l. a. annimmt, die zur Gemeinarbeit Verpflichteten, sondern auch die davon Befreieten zu den Wegebau=Diensten heranzuziehen sind.

Die Anwendung dieser Vorschrift ist, so viel bekannt ist, nie zweifelhaft gewesen.

In dem §. 1. des Zus. des Ostpreuß. Prov. Rechtes finden die unterzeichneten Min. keine Abweichung vom A. L. R. Denn wenn dieser §. verordnet:

daß, wo die Unterhaltung eines Weges nach bisheriger Verfassung und Gewohnheit auf Dorfschaften, die nicht an der Straße belegen, (oder, um mit den Worten des A. L. R. zu reden, die nicht in der Gegend, welche an der Straße liegt, sich befinden), mit vertheilet ist, da solle dies auch ferner geschehen,

so hebet derselbe dadurch nicht das gemeine Recht auf, sondern bestätiget nur specielle Verbindlichkeiten, welches den Grundsätzen des A. L. R. nicht fremd ist, als welches rücksichtlich der Wege=Unterhaltung auch in anderen Provinzen hin und wieder stattfindet. Dergleichen hinzutretende specielle Verbindlichkeiten kann aber die Polizeibehörde nicht von Amtswegen wissen: sie interessirt auch nicht dabei, denn es kann ihr gleichgültig sein, ob zwei Verpflichtete die Mithülfe eines Dritten zu fordern haben, oder nicht.

Sollte der Polizei=Behörde eine solche Verbindlichkeit eines solchergestalt speziell Verpflichteten klar vorliegen: so wird sie allerdings wohlthun, die Repartition auf denselben gleich mitanzulegen. Wo dies aber zweifelhaft ist, wie z. B. bei den in dem R. v. 3. Juli v. J.[1]) gedachten ehemaligen Domainen=Bauern, da muß die Polizei=Behörde diesen Streit, als sie nicht interessirend, bei Seite liegen lassen, und sich blos an diejenigen halten, die nach den vorallegirten gemeinen und Provinzial=Gesetzen in jedem Falle zu dergleichen Diensten verpflichtet sind, nemlich an die Einwohner der Gegend, durch welche die Straße gehet. Behaupten diese, daß außer ihnen noch speziell Verpflichtete vorhanden sind: so ist es ihre Sache gegen diese speziell Verpflichteten, außer der Gegend Belegenen, zu klagen: und wenn sie die Polizei=Behörden in Anspruch nehmen sollten; so bleibet diesen überlassen, in einem solchen Prozesse die vermeinten Verpflichteten litem zu denunciiren.

Eine solche Klage gegen die Polizei=Behörde wird aber schwerlich zu substantiiren sein. Von dieser Klage verschieden ist aber der Antrag auf eine gänzliche Befreiung, die jedoch nach §. 656 Tit. 9 Thl. I. des A. L. R. nur durch 50jährige Verjährung und zwar nur per usucapionem libertatis substantiiret werden kann.

Nach diesen Grundsätzen, von welchen das R. v. 3. Juli v. J. ausgegangen, ist das Repartitions=Prinzip, von dem die K. Reg. bei Vertheilung der Hand= und Spanndienste bei den Landstraßen auszugehen hat, das gemein=rechtliche, und dabei hat Sie so lange fortzufahren, bis im einzelnen Falle in revisorio etwas anders erkannt werden wird.

Die jetzt wieder übergebenen Erkenntnisse sind theils keine Revisions=Erkenntnisse, theils widersprechen sie obigen Grundsätzen nicht. Sie betreffen Fälle, wo Leute außerhalb der Gegend, mithin aus speziellen Fundamenten angesprochen werden. Sollte übrigens wider Vermuthen die Meinung aufgestellt werden — wovon jedoch bis jetzt noch nichts erhellet, — daß nur die Einwohner, deren Feldmark von der Landstraße unmittelbar durchschnitten wird, und nicht die Einwohner der §. 14 Tit. 15 Thl. II. des A. L. R. durch die Ausdrücke: District, Kreis und Kirchspiel näher bezeichneten Gegend zu der Wege=Unterhaltung verbunden seien: so ist eine solche Meinung zu bestreiten, und sind event. deswegen sämmtliche Instanzen zu verfolgen.

---

[1]) Dies R. findet sich nicht abgedruckt.

Hiernach können die von der K. Reg. am Schlusse Ihres Ber. gemachten Vorschläge nicht von hieraus sanctionirt werden. Sie würden offenbar ein neues G. erfordern.

Die erste Alternative:

durchweg die Hand- und Spanndienste der ehemaligen Domainen-Bauern zu übernehmen, kann nicht genehmigt werden, weil sie eine privatrechtliche spezielle Verpflichtung der unveräußert gebliebenen Domainen-Stücke voraussetzt, welche, wie der K. Reg. bekannt ist, das K. Fin. Min. nicht anerkennet, und die auch nach der Ausführung des R. v. 3. Juli v. J. nicht nachzuweisen sein wird.

Die zweite Alternative:

die ehemaligen Domainen-Bauern nach wie vor, also nicht bloß zu den e jure communi herzuleitenden, sondern auch ehemals auf Abrechnung im Schaarwerks-Dienste geleisteten Diensten über die Gegend hinaus, in der sie wohnen, anzuhalten, ist nach der K. Reg. eigenen Ausführung in dem Ber. v. 19. Juli 1821 dem jetzt nach Aufhebung der Schaarwerks-Dienste eingetretenen Rechts-Verhältniß entgegen, und wenigstens als so zweifelhaft anzusehen, daß Sie selbst früher Bedenken getragen hat, dergleichen Leistungen zu fordern.

Die K. Reg. muß daher wiederholentlich auf die im R. v. 3. Juli v. J. enthaltenen, im jure communi gegründeten Anweisungen zurückgewiesen werden, und hat Dieselbe bei ferneren Zweifeln die speziellen Sachen unter Einreichung der Akten vorzutragen.

(A. VIII. 595.—2. 159.)

Vergl. indeß in Betreff dieses Gegenstandes das C. R. der K. Reg. zu Königsberg v. 22. März 1835. (A. XIX. 267.—1. 191., s. in der Baupolizei S. 257.—258.), in welchem eine (nicht mitgetheilte und nicht publicirte) K. O. v. 7. April 1834 allegirt wird, nach welcher die immediat-bäuerlichen Einsassen von Leistung der Hand- und Spanndienste befreiet und die diesfälligen Kosten vom Domainen- oder Forst-Fiskus zu bezahlen sind.

B. Westpreußen betreffend.

1) Mittelst Patents v. 19. April 1844 (G. S. 1844 S. 103) ist das Provinzialrecht für Westpreußen (a. a. S. 105. ff.) publicirt worden und hat seit dem 1. Juli 1844 Gesetzeskraft erhalten, auch das Preuß. Landrecht von 1721 ausdrücklich aufgehoben[1]). Nach §§. 1 und 2 des Publik. Patents erstreckt sich die Gesetzeskraft dieses Provinzialrechtes auf diejenigen jetzt zur Provinz Preußen gehörenden Landestheile, welche im Jahre 1806 zu Westpreußen gerechnet wurden, mit Einschluß des Thorner Kreises, in seiner gegenwärtigen Begränzung, jedoch mit Ausnahme:

a) der zu dem früheren Marienwerderschen landräthlichen Kreise gehörigen Landestheile (Ostpreuß. Prov. Recht Zus. 1 §. 2[2]), und

b) der Stadt Danzig nebst deren Gebiet, wie solches im Jahre 1793 mit der Monarchie vereiniget worden.

Das Westpreuß. Provinzialrecht bestimmt indeß in Betreff der Wege nichts weiter, als im §. 68 (zum A. L. R. II. 15. §. 1):

In Ansehung der Anlegung, Unterhaltung und Verbesserung der Wege und Brücken, verbleibt es bei den bestehenden allgemeinen und besonderen Vorschriften, insbesondere dem Wege-Reglement v. 4. Mai 1796 (G. S. 1844 S. 109.)

2) Wege-Reglement v. 4. Mai 1796 für Westpreußen und die Netz-Distrikte[3]).

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir, in Rücksicht des wesentlichen Einflusses guter, zu jederzeit fahrbarer Wege auf den Handels-

---

[1]) Das Preuß. Landrecht von 1721 gilt mithin nur noch in einigen, früher zu Westpreußen gehörig gewesenen Landestheilen, z. B. in dem Lauenburger und Bütower Kreise von Hinterpommern.

[2]) Nach Zus. 1. §. 2 des Ostpreuß. Prov. Rechts v. J. 1801 ist in dem damaligen Marienwerderschen Kreise das Ostpreuß. Provinzialrecht eingeführt worden. Ueber die Bestandtheile dieses älteren (im J. 1816 aufgelösten) Marienwerderschen Kreises vergl. die Note 1 oben S. 507.

[3]) Die Netzdistrikte bestehen aus den Bromberg'schen, Inowraclawschen, Caminschen und Deutsch-Croneschen Kreisen, von welchen die beiden ersteren jetzt zur Provinz Posen gehören.

verkehr, den Landeswohlstand und die Beförderung Unseres Dienstes resolviret haben, die, wegen Unterhaltung der Wege und Brücken in Unsern ältern Provinzen schon bestehenden Gesetze auch auf Westpreußen und die Netz-Distrikte auszudehmen, auch wegen der vorkommenden eigenen Umstände diesem Theile Unserer Staaten ebenfalls ein besonderes Wege-Reglement zu geben. Wir verordnen demnach:

Die Kammern, und unter ihnen die Land- und Steuerräthe, Beamten und Magisträte, haben die Oberaufsicht auf Brücken und Wege.

§. 1. Daß Unsere Westpreußische Krieges- und Domainen-Kammer in dem ihrer Aufsicht anvertrauten Bezirk, die Kammer-Deputation aber in den Distrikten an der Netze, und unter diesen die Land- und Steuerräthe in denen ihnen anvertrauten Kreisen, so wie die Beamten in Unsern Domainen und die Magisträte in den Städten und städtischen Dörfern die Oberaufsicht auf die Unterhaltung und Besserung der Wege, Brücken und Feldgraben so nach als vor behalten, und verbunden sein sollen, nicht nur selbst, sondern auch durch ihre Unterbedienten auf die vorkommenden Mängel Obacht zu nehmen, und solche Unserer Krieges- und Domainen-Kammer und Kammer-Deputation in den Distrikten an der Netze zur Remedur anzuzeigen, welche auch außerdem von jedermann gegründete Anzeigen der Art anzunehmen und darauf, vorkommenden Umständen nach, zu rücksichtigen verpflichtet sein sollen.

Die Wege sollen von den Land- und Steuerräthen und Beamten zweimal im Jahre bereiset werden.

§. 2. Vornehmlich sollen die Land-Steuerräthe und Beamten, zweimal im Jahre, nämlich im Frühling und Herbste nach beendigter Saat, die Wege in ihren Kreisen und Aemtern, durch Beihülfe des von den Einsassen ihnen unentgeldlich zu gestellenden Vorspanns, revidiren, alle an selbigen, so wie an den Brücken und Abzugsgraben befundene Mängel genau notiren, und da, wo Privati zu deren Instandsetzung verbunden sind gleich bei ihrer Zurückkunft das Nöthige an selbige verfügen, wobei ihnen nachgelassen wird, auch die Diäten der Reise, mit einem Thaler für den Tag, von denjenigen einzufordern, welche es darauf ankommen lassen, an ihre Pflicht erinnert zu werden, in solchen Fällen, aber, wo die Reparatur für Rechnung Unserer Kassen geschehen muß, haben sie den Kammern davon Anzeige zu machen, welches letztere auch in dem Fall statt findet, wenn die von Seiten der Land-Steuerräthe und Beamten an Privatos ergangene Aufforderungen zur Instandsetzung der schadhaften Wege, Brücken ꝛc. und die dreitägige Exekution, welche zu verfügen ihnen §. 4 dieses Regl. nachgelassen wird, ohne Wirkung bleiben, und daher Zwangsmittel verfügt werden müssen.

Pflichten der Landbaumeister in Absicht der Wegebesserungen. Desgleichen anderer Unserer Diener.

§. 3. Die Landbaumeister sind nicht nur schuldig, bei ihren Reisen auf Wege, Brücken und Abzugsgraben gleichfalls aufmerksam zu sein und die befundenen Mängel den Behörden anzuzeigen, sondern auch da, wo innerhalb ihres Kreises bei Wegen- und Brücken-Reparaturen ihr sachverständiges Gutachten, oder auch ihre nähere Anleitung erfordert wird, sich zu beiden jederzeit unweigerlich bereit finden zu lassen; wie denn auch alle diejenigen, welchen, nach ihren Dienstanweisungen oder Unsern besondern Verordnungen, die Aufsicht auf Wege und Brücken gebühret, diese Verbindlichkeit mit allen deshalb habenden Rechten behalten, und darüber den gegebenen Vorschriften auf das genaueste nachzukommen schuldig sind.

Strafe derjenigen, welche die obrigkeitlichen Aufforderungen zur Instandsetzung der Wege, Brücken ꝛc. nicht befolgen.

§. 4. Wenn diejenigen Gutsbesitzer und Einsassen, welche zur Unterhaltung der Wege verpflichtet sind, die nach §. 2 durch die Land-Steuerräthe und Beamten an sie zu erlassenden Aufforderungen nicht befolgen, so werden gedachte Behörden hierdurch authorisiret, gegen die Säumigen deshalb sofort und ohne weitere Anfrage Exekution zu verfügen, für welche der Landreuter auf jede 24 Stunden 45 Gr. an Exekutions-Gebühren von denselben erhält, dafür aber sich und sein Pferd auf eigene Kosten unterhalten muß, als welches in dem jedesmaligen Exekutoriali zu bestimmen, und selbigem die Warnung beizufügen ist, daß, wenn den gerügten Mängeln an den Wegen, Brücken ꝛc. nicht binnen drei Tagen abgeholfen sein sollte, die Exekution zwar abgehen, die Arbeit sodann aber auf Kosten des Säumigen für jeden Preis gemacht werden würde. Ehe jedoch diese Drohung realisirt wird, muß ein solcher Fall Unserer Krieges- und Dom.-Kammer oder Kammer-Deput. durch die Land-Steuerräthe oder Beamten angezeigt, und von derselben jedesmal weitere Verhaltungsmaaße eingeholet werden, welche sodann dieserhalb das Nöthige verfügen, und Widersetzlichkeit, nach Befinden der Umstände, nachdrücklich beahnden wird.

Wer zur Wegebesserung in der Regel verpflichtet ist.

§. 5. Da, wo nicht gültige Privilegia ein anderes bestimmen, und die in folgendem §. zu bemerkenden Exemtionen eintreten, ist jeder eigenthümliche Grundbesitzer, ohne

Rücksicht auf seine persönliche Qualität, verpflichtet, die innerhalb der Grenzen seines Grundstücks schon befindlichen Wege, Brücken, Stege, Fahrdämme und Abzugsgräben auf eigene Kosten und von eigenen Materialien jederzeit in gutem Stande zu unterhalten, welches auch in Absicht Unserer Domainen für Rechnung Unserer Kassen geschehen wird; und, wo nach diesen Verhältnissen mehrere Interessenten zur Unterhaltung eines Weges, Fahrdammes, Brücke oder Abzugsgrabens, konkuriren müssen, da sollen die baaren Kosten und Fuhren durch die Land-Steuerräthe und Beamten nach der Hufenzahl repartirt, die Repartitiones Unserer Westpreuß. Krieges- und Dom.-Kammer und Kammer-Deput. zu Bromberg zur Bestätigung eingereicht, und dasjenige, was hiernach auf einen jeden trifft, bei Vermeidung der §. 4 bestimmten Strafen, unweigerlich geleistet werden.

Exemtion der geistlichen Personen und Ländereien von der Konkurrenz zu den Wegebesserungen.

§. 6. In Absicht der Prediger und Kirchenhufen wird jedoch hierdurch festgesetzt, daß den Predigern und Kirchenvorstehern die Besserung der durch die Kirchen- und Pfarrhufen gehenden Wege nicht obliege, sondern im Fall diese Hufen auf gewisse Jahre verpachtet sind, die Zeitpächter derselben die zu den Wegebesserungen erforderlichen Stein-, Sand- und andere Fuhren, auch die Handdienste verrichten, wenn aber baares Geld aufzubringen ist, die Kirchen- und Pfarrhufen nicht mit in Anrechnung gebracht, vielmehr dergl. Kosten von der ganzen Gemeine, ohne Unterschied der Religion, getragen werden sollen, wohingegen, wenn keine Zeitpächter der Kirchen- und Pfarrhufen vorhanden sind, sondern gedachte Hufen von den Kirchenvorstehern oder Pfarrern selbst bewirthschaftet werden, auch die Stein-, Sand- und andere Fuhren, imgleichen die Handdienste, gleichfalls von der ganzen Gemeinde, ohne Unterschied der Religion, geleistet werden müssen. In dem Fall, wenn die Kirchen- und Pfarrhufen erblich ausgethan sind, müssen die Erbpächter nicht nur sämmtliche Fuhren und Handdienste bei solcher Wegebesserung thun, sondern auch die des Behufs erforderlichen Geldbeträge allein hergeben, und solchenfalls die Gemeinen dazu Hand- und Spanndienste zu leisten, oder baares Geld aufzubringen, nicht angehalten werden.

Wie es zu halten, wenn die Wegebesserungs-Kosten mit dem Ertrage eines Grundstücks nicht in Verhältniß stehen.

§. 7. Alle diejenigen, welche nicht ganz außerordentlich böse Wege zu unterhalten haben, und solches mit eigenem Gespann zu thun im Stande sind, sollen auch die Besserung ihrer Wege selbst zu besorgen schuldig sein. Im Fall aber in einigen Gegenden dergleichen große Brücken, lange Dämme und üble Wege durch Brüche und Wälder in guten Stand zu setzen und darin zu unterhalten sind, welches die hierzu Verpflichteten mit eigenem Angespann zu thun nicht vermögend sind, oder zu tüchtiger Unterhaltung solcher schadhaften Wege, Brücken und Dämme der größte Theil der Revenües von einem solchen Gute oder Dorfe erforderlich sein sollte; so muß solches vier Wochen nach Publikation des Regl. dem Land- oder Steuerrath des Kreises angezeigt werden, welcher sodann, mit Zuziehung eines Land-Baumeisters und des Grundherrn, eine Untersuchung in loco zu veranlassen, auch von den Kosten verfassungsmäßige Anschläge zu fertigen hat, auch falls er wirklich befinden sollte, daß die Unterhaltung den Verpflichteten zu beschwerlich sei, die Nachbaren nnd insbesondere diejenigen, welche die Straße zu passiren haben, zusammenrufen, und selbige, in Betracht, daß ihnen durch die Instandsetzung des impassablen Weges selbst ein Vortheil zuwächst, dahin zu disponiren suchen muß, daß sie den Hülfsbedürftigen mit Hand- und Spanndiensten, allenfalls gegen billige Bezahlung, gutwillig helfen; hiernächst aber muß der Landrath hieüber seinen Bericht sammt seinen etwaigen Vorschlägen zur ferneren Verfügung an die Kammer einsenden, und pflichtmäßige Vorschläge thun, welchergestalt dergl. üble Wege, Brücken und Dämme am füglichsten in guten Zustand zu setzen sind, zu welchem Ende der Landrath zugleich einen schicklichen Fonds vorzuschlagen hat, woraus dasjenige, was mehr erforderlich, als die Hülfsbedürftigen zu prästiren vermögend sind, erfolgen und hergegeben werden kann.

Wenn aber in Unsern Aemtern auf keine andere Art und Weise ein solcher Fonds auszumitteln sein sollte, wird auf geschehene Anzeige und darüber eingeholte Approbation in außerordentlichen Fällen zu den Haupt-Heerstraßen aus Unserm Extraordinario etwas zu Hülfe gegeben werden.

Bestimmungen über das Forum bei entstehenden Prozessen.

§. 8. Wenn aber über den im vorigen §. bemerkten Fall, so wie über die Frage Prozesse entstehen, wer die Landstraßen, Wege, Brücken, Stege, Fahrdämme von Rechtswegen zu unterhalten schuldig ist; so soll, wenn die Streitigkeiten zwischen Unsern Domainen-Aemtern und Immediat-Unterthanen obwalten, Unserer Kammer-Justiz-Deput. die Einleitung und Entscheidung gebühren, da, wo hingegen Unsere Vasallen und übrigen Unterthanen konkurriren, bleibt, nach Vorschrift des Ressort-Regl. v. 19. Juni 1749 §. 30, die Cognition den ordentlichen Gerichten vorbehalten.

Falls aber, während der Dauer solcher Prozesse, die streitige Wege-, Brücken- oder Fahrdämme-Reparatur besonders dringend werden sollte, bergestalt, daß durch deren längern Verzug die Fahrt erschwert oder wohl gar gehemmt werden könnte, so werden die Landes-Polizei-Collegia hierdurch befehligt, mit Zuziehung der Land- und Steuerräthe des Kreises, die Reparatur ungesäumt bewirken zu lassen, und, mit Vorbehalt des Rechts eines jeden, diejenigen, welche sie nach den in den vorstehenden §§. dazu schuldig erachten, dazu mittelst bereitester Rechtshülfe anzuhalten, oder in den dazu geeigneten Fällen Unsere Genehmigung auszuwirken, die erforderlichen Kosten vorschußweise aus Unsern Kassen zu entnehmen, die Erstattung aber, nach vorgängigem Zahlungsbefehl, exekutive von demjenigen beizutreiben, der zu dem streitigen Onere rechtskräftig verurtheilt wird.

Vorschriften über die Anlage und Besserung der Landstraßen, imgleichen deren Normal-Breite.

§. 9. Bei Anlage neuer und Verbesserung der alten Fahrwege kommt es vorzüglich auf die Beschaffenheit des Grund und Bodens und der Umstände jedes Orts an; daher es in jedem einzelnen Fall der Beurtheilung eines Sachverständigen überlassen bleibt, diejenigen Mittel zu wählen, wodurch die zweckmäßigste Instandsetzung und Unterhaltung der Fahrwege mit den wenigsten Kosten zu erreichen stehet. Um aber denjenigen, welchen die Aufsicht über die Landstraßen laut Regl. übertragen ist, eine allgemeine Vorschrift zu geben, in welcher Art die Straßen angelegt und unterhalten werden sollen; so wird hiermit folgendes festgesetzt:

1) Die zu breiten Land- und Heerstraßen, deren Unterhaltung nicht nur unnütze Kosten verursacht, sondern durch welche auch viel brauchbares Terrain verloren geht, müssen möglichst eingeschränkt werden, und wird hiermit die Breite der Landstraßen zwischen den Graben auf $3\frac{1}{2}$ höchstens 4 Ruthen Rheinländisch, à 12 Fuß oder 42 bis 48 Fuß, festgesetzt, zum wenigsten aber müssen sie eine Breite haben, daß zwei Frachtwagen neben einander vorbeifahren können, und auch noch zu beiden Seiten Platz für die Fußgänger bleibt, mithin $2\frac{1}{2}$ bis 4 Ruthen nur bei ordinairen Sandwegen, nicht aber bei künstlichen, als Chausseen oder gepflasterten Fahrwegen, stattfindet, indem zur Ersparung der Kosten dergl. Wege nur eine Breite von 2 höchstens 3 Ruthen erhalten.

2) Zum Abfluß des Regen-, Schnee- und Grundwassers müssen auf beiden Seiten der Landstraßen hinlänglich tiefe und breite Graben, allenfalls so breit und tief angelegt werden, um daraus so viel Erde zu erlangen, als zur nöthigen Erhöhung des Fahrweges erforderlich ist. Diese Graben müssen auch, um das Nachfallen der Erde zu verhindern, eine gehörige Dossirung oder Abdachung erhalten, und zwar im festen Boden, wie 1 zu 1, im leichten und sandigen aber wie 1 zu $1\frac{1}{2}$ bis 2 Fuß auf jeden Fuß Höhe desselben, auch muß der Rand des Grabens auf beiden Seiten desselben mit Rasen belegt und dahin gesehen werden, daß sie hinreichend Gefälle erhalten, um das Wasser nach den Niederungen oder Haupt-Vorfluthsgraben abzuleiten.

3) Um die Wege, besonders in Niederungen und leichtem sandigen Boden vor Ueberschwemmung zu sichern, müssen solche in der nöthigen Höhe über den angrenzenden Boden angelegt werden.

4) Die Decke des Fahrweges muß eine schwache Wölbung, nach Verhältniß der Breite des Weges von 1 bis $1\frac{1}{2}$ Fuß, erhalten, und wenn in nahe belegenen Bergen, Flüssen oder Seen, grober Kiessand befindlich ist, so muß die obere Decke des Fahrweges 1 Fuß, wenigstens $\frac{1}{2}$ Fuß hoch damit überfüllt und festgestampft werden, indem im leichten sandigen Boden, ohne eine solche Ueberfüllung mit Kiesgrand, kein fester Fahrweg zu erhalten stehet. Im Falle aber kein Kiesgrand in der Nähe befindlich wäre, so kann auch hierzu ordinairer feiner Triebsand oder Erde, mit Lehm, Thon oder fetter Erde vermischt, genommen werden, welches ebenfalls, wenn der Damm anfänglich gut unterhalten, festgestampft und die Gleise zugestoßen werden, mit der Zeit einen festen Fahrweg giebt.

Wie die Seitengraben der Heerstraßen vor dem Zufahren zu sichern, und die muthwilligen Beschädiger der Bäume zu bestrafen sind.

§. 10. Um zu verhindern, daß die Fuhrleute nicht wie gewöhnlich zu nahe an die Graben fahren, wodurch selbige in kurzer Zeit wieder zugefüllt, mithin unbrauchbar werden, so sollen auf beiden Seiten des Fahrweges in einer Weite von 4 bis 5 Fuß vom Graben ab, so daß kein Wagen vorlängst desselben fahren kann, große Feldsteine, wie sie in der Nähe zu haben sind, nach der Lange des Weges in einer Entfernung von 12 bis 16 Fuß von einander hingelegt, und im Zwischenraum von einem Stein zum andern mit Weiden, oder, nach Beschaffenheit des Grundes, andern Bäumen besetzt werden, wodurch zugleich der Vortheil entstehet, daß die Reisenden bei Nacht und Winterszeit sich darnach richten können, der Weg nur in einer vorgeschriebenen Breite befahren wird, und also mit

wenigern Kosten und leichter als ohne diese Einschränkung zu unterhalten ist, und sollen diejenigen, welche muthwilligerweise die an den Wegen gesetzten Bäume verderben und behauen, nicht nur andere an deren Stelle zu setzen angehalten, sondern auch außerdem zu 4 bis 6wöchentlicher Wegebesserungs-Arbeit, und wo diese nicht anwendbar ist, zur verhältnißmäßigen Zuchthausstrafe verurtheilt werden.

Es sollen keine Vertiefungen in den Wegen geduldet werden.

§. 11. Da die schlechte Beschaffenheit der Landstraßen, besonders im leichten sandigen Boden, vorzüglich und mehrentheils daher entstehet, weil in selbigem kurz hintereinander ausgefahrne Vertiefungen befindlich sind, worin sich Regen- und Schneewasser sammelt, den Sandboden aufweicht und grundlos macht, so müssen diejenigen, denen die Aufsicht über die Instandsetzung der Landstraßen obliegt, dafür sorgen, daß in dergleichen ausgefahrenen Straßen die Anhöhen abgetragen und die Tiefen damit ausgefüllt, gehörig planirt, so wie auch die zu breiten Fahrwege, nach der im vorigen §. gegebenen Vorschrift, eingeschränkt werden.

Die Graben, durch welche die Wege entwässert werden, sollen im Herbst und Frühjahr gehörig geräumt werden.

§. 12. Da im Herbst und Frühjahr besonders die in Niederungen belegenen Wege und Dämme öfters, wegen Mangel an Vorfluth zum Abfluß des Wassers, durch Ueberschwemmung gänzlich verdorben werden, welches mehrentheils an der vernachläßigten Räumung und Vertiefung der auf den angrenzenden Aeckern und Wiesen befindlichen Feld- und Abzugsgraben liegt, worin das Wasser aufstauet und übertritt; so wird allen und jeden, welchen dergl. Graben in den gehörigen Stand zu setzen obliegt, befohlen, dahin zu sehen, daß gedachte Graben die gehörige Breite und Tiefe halten, und selbige besonders zur rechten Zeit im Herbst und Frühjahr gehörig und unerinnert räumen zu lassen, oder zu gewärtigen, daß solches von der Kammer und dem Landrath des Kreises veranstaltet, und die Kosten von den Säumigen beigetrieben werden sollen. Sollte über die erforderliche Breite und Tiefe eines solchen Grabens ein Streit entstehen, so sollen diese durch einen Sachverständigen, so wie auch das Gefälle und Einmündung desselben zweckmäßig ausgemittelt, und darnach die Graben eingerichtet werden.

Vorschriften wegen der durch hohle Wege und Berge gehenden Landstraßen.

§. 13. Wo Landstraßen durch hohle Wege durchgehen, müssen solche, in so ferne nach den Lokalumständen eine Breite von wenigstens 2 bis 2½ Ruthen nicht zu erhalten stünde, wo möglich in gehöriger Entfernung Ausbuchten, woselbst sich die Wagen ausweichen können, angebracht, auch zu beiden Seiten kleine Abzugsgraben zum Ableiten des Quell- und Regenwassers angelegt werden. Bei den auf einigen Land- und Poststraßen befindlichen Anhöhen und hohen Sandbergen muß dahin gesehen werden, den Weg wo möglich bogenförmig herauf anzulegen, im Fall dieses aber wegen Lokalumständen nicht angehet, so kann auch allenfalls, um dergl. Anhöhen besser passiren zu können, der Weg herauf gepflastert werden.

Straßen, welche längst am Fuße eines Berges gehen, auf der andern Seite aber ein Abhangthal oder Strom befindlich ist, müssen an den Abhang hin mit einem Geländer versehen, oder statt dessen große Feldsteine nahe an einander hingelegt werden, damit nicht Hinüberfahrende verunglücken können.

Anweisung zu Wegebesserung mit Faschinen.

§. 14. Da die Ausfüllung der Wege mit Faschinen oder Strauch, besonders wenn solche im Trockenen zu liegen kommen, in kurzer Zeit mit verfaulen und die Wege dadurch mehr verdorben als verbessert werden; so wird allen denen, welchen die Aufsicht über Wegebesserung der Land- und Heerstraßen obliegt, hiermit anbefohlen, dahin zu sehen, daß nur alsdann zur Wegebesserung Faschinen genommen werden sollen,

wenn die Landstraße in einer Niederung oder Bruch belegen und Ueberschwemmungen ausgesetzt ist, wenn der Boden aus Sumpf und moorigtem Grunde bestehet, und die Entwässerung mittelst Abzugsgraben, ohne beträchtliche Kosten nicht geschehen kann.

Jedoch unter folgenden Bedingungen und Vorschriften:

1) Sollen die Faschinen nur zu einer Grundlage dienen, und dazu lauter Strauch, wo möglich von Weiden, aber nicht, wie bisher mehrentheils zum Nachtheil der Wege geschehen ist, dicke Stammenden und starke Zacken dazu genommen werden; ferner müssen die Faschinen nicht im Trockenen, sondern jederzeit so tief bis ins Grundwasser, oder auch unter dem Spiegel des kleinsten Wasserstandes zu liegen kommen, außerdem sie von keiner Dauer sind, und wie bekannt in kurzer Zeit verfaulen, wodurch alsdann die Wege mehr verschlimmert als verbessert werden, so wie denn auch die Faschinen nicht mit Spickpfählen wie gewöhnlich befestiget werden sollen, indem solche, wenn sie nicht recht tief eingeschlagen werden, bei Niederfahrung des Weges mit den Köpfen hervorkommen, und das Fahren sehr erschwe-

ren. Es soll daher der Faschinenstrauch nur ungebunden, gut in einander gepackt, gelegt werden, wodurch ein fester Grund zur Aufschüttung des Erddammes erhalten wird.

2) Ueber die Gründung mit Faschinen muß wenigstens 2 bis 2½ Fuß hoch Sand und Erde aufgebracht und festgestampft, die Decke aber, wo Kiessand in der Nähe zu haben ist, 4 bis 6 Zoll hoch bogenförmig damit belegt, und überhaupt der Weg so hoch angelegt werden, daß selbiger keiner Ueberschwemmung ausgesetzt ist.

3) Muß der Fahrdamm auf beiden Seiten eine gehörige flache Abdachung bekommen, und selbige mit Spickweiden bepflanzt werden, damit selbige mit der Zeit eine feste Einfassung erhält, so wie auch auf beiden Seiten des Weges Weidenbäume, in gehöriger Weite von der Dossirung des Dammes, in einer Entfernung von 12 bis 16 Fuß nach der Länge der Straße gesetzt werden müssen, damit der Damm nur in einer vorgeschriebenen Breite befahren wird, und auch, um in der Folge einen Theil des Faschinenbedarfs von den Weidenbäumen zu erhalten.

4) Müssen zu beiden Seiten der Straßen gehörig tiefe und breite Graben 4 bis 5 Fuß von der Abdachung des Fahrweges entfernt angelegt, und weil dergl. Graben in schlechtem sumpfigten Boden von keinem Bestand sind, wenn die Dossirung derselben nicht befestigt wird, so müssen an beiden Seiten derselben Flechtzäune von Strauchholz angelegt werden.

5) Da aber durch Anlage dergl. Fahrdämme in Niederungen der Abfluß des Regen-, Schnee- und Quellwassers von hohen belegenen Gegenden her gehemmet oder aufgestauet wird; so müssen zur Ableitung desselben Oeffnungen oder Quergraben so viel als nöthig in den Fahrdämmen angelegt und mit Brücken versehen werden.

6) Müssen dergl. neu angelegte Wege, besonders in den 2 ersten Jahren nach ihrer Anlegung, vorzüglich gut unterhalten, die ausgefahrnen Stellen wieder ausgefüllt und die Gleise zugestoßen, und alles nach der Waage planirt werden.

In welchen Fällen diese Faschinen unentgeldlich gegeben werden sollen.

§. 15. In Gegenden also, wo des schlechten Grund und Bodens, auch der Ueberschwemmung wegen, die Anlage der Fahrwege von lauter Sand nicht ausführbar ist, sondern zur Gründung oder Fundament derselben Faschinen, nach der im vorigen §. enthaltenen Vorschrift, gelegt werden müssen, sollen diejenigen, denen die Unterhaltung solcher Stellen obliegt, die hierzu erforderlichen Faschinen auf eigene Kosten anschaffen, und sollen diese und das Holz zu Flechtzäunen nur unter folgenden Bedingungen aus Unsern Forsten unentgeldlich hergegeben werden, wenn

1) jemand dazu durch gültige Privilegia oder Contracte berechtigt ist;

2) denen Immediat-, Amts- oder Schaarwerksdörfern, deren Einsassen nicht eigenthümliche Besitzer ihrer Erbe und Höfe sind, und nicht selbst Strauch und Faschinen, und Holz zu Flechtzäunen in ihren Hufen, Schlägen und Grenzen haben;

3) zu den in den Grenzen Unserer Vorwerker belegenen Dämmen.

Es muß aber auch in diesen Fällen der Kreis-Land-Steuerrath oder Beamte, nach gehaltener Untersuchung,

ad 1. eine von dem Forstamte und Kreisbaubedienten attestirte Specification von dem höchstnöthigen Bedarf an Faschinen und Zaunpfählen nebst dem Wege-Untersuchungs-Protokoll an Unsere Krieges- und Domainen-Kammer oder Kammer-Deputation einsenden;

ad 2. und 3. müssen die Beamten ebenfalls eine von dem Revier-, Forst- und Baubedienten attestirte Specification an die Kammer einsenden, welche dergl. Specificationen sodann an das Forst-Departement des General-Ober-Finanz-Krieges- und Domainen-Directoriums einsenden, die Decharge darüber nachsuchen, und nach deren Eingang gemeinschaftlich mit dem Ober-Forstmeister die Assignationes ausfertigen muß, damit die Faschinen und das Holz zu Flechtzaunpfählen (welches in der Forst gehauen werden muß) den Winter durch angefahren und im Frühjahr zu dem bestimmten Behuf verwandt werden, worauf und daß es geschehen, die Land-Steuerräthe und Beamten genaue Acht haben, und diejenigen, welche die assignirten Faschinen und Zaunpfähle nicht zum bestimmten Behuf, und nach den im vorigen §. gegebenen Vorschriften, oder gar in eigenen anderweiten Nutzen verwandt haben, der Kammer zur gebührenden Strafe anzeigen müssen.

Wiederholentliches Verbot wegen der Knüppeldämme.

§. 16. Ist zwar schon längst durch besondere V. die Anlage und Unterhaltung der Knüppeldämme, wozu viel junges Holz zum größten Nachtheil der Forsten bisher verhauen worden ist, verboten; da aber dessen ungeachtet bemerkt worden, daß die Gutsbesitzer, so wie auch Unterthanen, welche eigene Forsten haben, dergl. Knüppeldämme noch immerfort unterhalten, so wird hiermit ernstlich anbefohlen, selbige in der Folge

gänzlich abzuschaffen, und dagegen dergl. Dämme mit Sand und Erde gehörig auszuhöhen und die Decke mit Feldsteinen zu pflastern.

Wo es aber an Steinen fehlt oder die Kosten zum Steinpflaster nicht aufzubringen sind, und der Grund und Boden aus Morast besteht, können zur Grundlage bei dergl. Dämmen Faschinen genommen werden, jedoch muß ein dergl. Damm nach der in §. 17 gegebenen Vorschrift angefertiget werden, und weil diejenigen, denen die Erhaltung der bisherigen Knüppeldämme obliegt, durch Abschaffung derselben und Anfertigung dauerhafterer Wege von den vielfältigen Reparaturen befreit werden; so müssen die Landräthe an einem jeden Orte, wo dergl. Knüppeldämme noch befindlich, gewisse Ruthenzahl alljährlich aussetzen, welche die Einsassen, nach der im §. 14 gegebenen Vorschrift, einzurichten haben.

Welche Materialien zur Wegebesserung nicht anzuwenden sind.

§. 17. Wird hiermit anbefohlen, zur Ausfüllung der Wege oder tiefen Löcher auf den Straßen nicht Sagespan, Heidekraut, Quacken, Peeden oder andere der baldigen Fäulniß unterworfene Materialien zu gebrauchen, indem durch dergl. Ausfüllungen die Fahrwege im höchsten Grade verdorben und unbrauchbar werden. Sollte aber dessen ungeachtet, nach Publikation dieses Regl., sich finden, daß zur Ausfüllung der Wege oberwähnte Materialien genommen worden, so soll derjenige, welcher dergl. Ausfüllung vorgenommen hat, wenn es nicht der Eigenthümer selbst ist, solche nicht nur auf seine Kosten wieder herausschaffen und den Weg mit tauglichen Materialien herstellen, sondern auch für jede laufende Ruthe, nach der Länge der Ausfüllung, einen halben Thaler Strafe erlegen.

Sind in der Nähe Schlacken von hohen Oefen und Hammerwerken (nur Kupferschlacken ausgenommen, die sich leicht auflösen) oder auch Steinstücken von Ziegelöfen und Schutt von alten Mauern zu haben; so können tiefe Stellen im Wege damit ausgefüllt werden, jedoch muß auf eine dergl. Ausfüllung allemal eine Decke von wenigstens $1\frac{1}{2}$ Fuß hoch grobkörnigter Sand, oder wenn dergl. nicht zu haben, ordinairer Sand mit Lehm vermischt, aufgebracht werden. Denn ohne eine Ueberfüllung lösen sich dergl. glasigte Massen auf, und die Wege werden alsdann mehr verdorben als verbessert.

Strafen derjenigen, welche aus den Wegen auf Felder und Wiesen fahren.

§. 18. Reisende können, wenn der Weg nicht verbessert ist und im gehörigen Stand sich befindet, gar nicht angehalten oder gepfändet werden, wenn sie bei einer üblen Stelle des Weges einen Ausweg auf unbesäete Felder oder ungehegte Wiesen genommen; im Fall aber der Weg wirklich passable, und der Reisende dennoch aus Muthwillen einen Ausweg über besäete Felder oder gehegte Wiesen genommen, soll sodann dem Gute oder Dorfe frei stehen, $7\frac{1}{2}$ Gr. Preuß. pro Pferd Pfandgeld zu nehmen, jedoch mit dem Vorbehalt, daß, wenn der Beschädigte den Schaden größer zu sein ästimiret, als das festgesetzte Pfandgeld, er durch einen Amts- oder Dorfgeschwornen den Schaden taxiren lassen, und die Vergütigung desselben von dem Reisenden fordern kann, und, wenn der Reisende, bis die Taxe von den Geschwornen vollzogen, sich nicht aufhalten will, so wird zwar demjenigen, welchem Schaden zugefügt worden, nach Proportion dieses Schadens, frei bleiben, zu seiner Sicherheit 1 bis 2 Rthlr. oder etwas von solchem Werth vor der Hand sich geben zu lassen, er muß aber, sobald die Taxe geschehen, das übrige dem Gepfändeten restituiren, wie denn auch, wenn gefunden werden sollte, daß Jemand, bloß um den Reisenden schwer zu fallen und ihn aufzuhalten, ohne daß ihm ein so beträchtlicher Schaden geschehen wäre, ein unmäßiges Pfandgeld verlangt oder genommen habe, derselbe, nach Bewandniß der Umstände, mit 5 bis 10 Rthlr. fiscalischer Strafe zu belegen ist.

Die besonders für die Posten angelegten Straßen sollen von Niemanden anders befahren werden.

§. 19. Der Poststraßen, welche besonders zum Behuf der Posten angeleget werden möchten, müssen sich Privatpersonen und insonderheit Frachtfuhrleute enthalten, und aus der gemeinen Land- und Zollstraße nicht weichen. Wenn aber Reisende und in specie die Frachtfuhrleute über impassable Wege einer oder andern Gegend rechtmäßig zu klagen haben, können sie sich bei dem nächsten Postamte melden, welches alsdann das Weitere, dem §. 1 dieses Regl. gemäß, zu besorgen hat.

Vorschriften wegen der Wegweiser, Hecken in den Dörfern ꝛc.

§. 20. Die Wegweiser müssen ebenfalls in gutem Stande unterhalten werden, und wo sie umgefallen, neue von Eichenholz gesetzet, die Schriften auf den Armen auch tief genug eingeschnitten, und mit besonderer Oelfarbe weiß und schwarz geflammt, recht kenntlich gemacht, die Hecken in den Dörfern von gehöriger Breite und wenigstens 14 Fuß breit gelassen, in den Heiden die über die Wege hangenden Zweige in Unsern Forsten mit Zuziehung der Revierbedienten, in Privatwäldern aber mit Vorwissen der Gutsbesitzer abgehauen, auch Stubben und Wurzeln so viel immer möglich aus dem Wege geräumt, keine Lehmkuhlen oder Gruben nahe an den öffentl. Wegen ausgegraben, die Triften bei den Dörfern und die hohlen Wege bei tiefem Schnee ausgeworfen und passable gemacht

(wozu eine jede Obrigkeit und die Dorfschaften sogleich, ohne Abwartung einer Requisition oder Befehl, Anstalt zu machen haben), die in den Wegen liegenden Steine eingesenket, die kleinen Wege überall so breit, daß 4 Pferde neben einander gehen können, gemacht, die in den Dörfern fast ganz ausgefahrnen Steindämme auch binnen gewisser Zeit reparirt werden.

Anweisung zum Bau massiver Brücken.

§. 21. Da zu Unterhaltung und Neubau der vielen hölzernen Brücken über die Feld- und Abzugsgraben auf den Landstraßen eine überaus große Menge Holz jährlich erfordert wird, dergl. Brücken aber von kurzer Dauer und bei vernachlässigter Reparatur, wie öfters der Fall ist, äußerst gefährlich zu passiren sind; so sollen von jetzt an:

I. Dergl. Brücken, zur Ersparung des Holzes, massiv, und zwar in Gegenden, wo Feldsteine befindlich sind, ganz davon aufgeführt werden, wobei folgendes zu beobachten ist:

A. Bei Brücken mit gewölbtem Bogen von Feldsteinen müssen

1) die Widerlagemauern eine hinlängliche Stärke von etwa 5, 6 bis 8 Fuß, nach Verhältniß der Weite des Bogens erhalten, und besonders zur Grundlage große Steine genommen werden.

2) Muß der Bogen des Gewölbes nach einer halben Zirkellinie gewölbt, wozu schickliche scharfkantige etwas keilförmige Feldsteine genommen, und die Fugen gehörig verzwicket werden.

So wenig zu den Widerlagen als dem Gewölbe wird Kalk gebraucht, sondern die Steine werden verbandmäßig in Moos gesetzt, und das Geländer auf der Brücke ebenfalls von großen Feldsteinen, dichte an einander gesetzt, verfertigt.

3) Muß die Sohle des Grabens vor und unter der Brücke mit Feldsteinen gehörig gepflastert werden, damit das durchfließende Wasser die Widerlagemauern nicht hinterspühlen und unterwaschen kann.

B. Die Brücken mit geraden Decken von Feldsteinen sind zwar an sich äußerst nützlich, um jedoch dergl. zu erbauen, sind Leute nöthig, die damit Bescheid wissen, weshalb darauf gesehen werden muß, solche Leute zu erhalten, um diese vortheilhafte Art Brücken einzuführen, die wenig Kosten verursachen und dauerhaft sind.

C. Ueber kleine Feld- und Abzugsgraben, welche die Landstraßen durchschneiden, deren Ufer niedrig, der Boden feste ist, und worin kein Wasser stehen bleibt, die vielmehr den größten Theil des Jahres trocken sind, sollen keine Brücken angelegt, sondern die Ufer in hinlänglicher Weite schräg abgestrichen und die Anfahrten und Sohle des Grabens 18 bis 20 Fuß breit mit Feldsteinen gepflastert werden, wodurch in vielen Fällen, wo es die Lokalität erlaubt, dergl. Durchfahrten anzubringen, die Kosten zu Anlage und Unterhaltung der Brücken gänzlich gespart werden können.

D. In welcher Art gemauerte und überwölbte Brücken von Mauersteinen bei 12, 18 und mehrere Fuß Breite im Lichten des Bogens mit den wenigsten Kosten dauerhaft zu erbauen sind, gehört zur Wissenschaft eines jeden Baumeisters, daher hierüber keine besondere Vorschrift zu geben nöthig ist.

Die Baubedienten müssen aber vorzüglich dahin sehen, daß bei vorfallendem Bau dergl. massiven Brücken zum Gewölbe derselben sehr gut ausgebrannte Steine genommen, und das Steinpflaster darüber nicht wie gewöhnlich dichte übers Gewölbe, sondern erst $1\frac{1}{2}$ Fuß hoch mit Lehm und Erde ausgefüllt werden, so wie auch die Anfahrten in hinlänglicher Weite, und die Sohle des Grabens zwischen den Widerlagen zum Schutze der Fundamentmauern mit Feldsteinen gepflastert werden müssen.

E. Wenn Brücken 14 bis 18 Fuß lang oder weit sind, worüber also ein Gewölbe von Feldsteinen, wie bei A. bemerkt, nicht statt findet, und von Mauersteinen solches anzufertigen zu kostbar fällt, so sollen alsdann die Stirnwände von Feldsteinen, in Moos gelegt, aufgeführet, darauf Mauerlatten gestreckt, und die Balken, Belag und Geländer, wie gewöhnlich bei hölzernen Brücken angefertigt werden. Durch Anlage dergl. halb massive Brücken wird schon eine beträchtliche Holzersparung bewirkt, das sonst zu den Stirnschälungen nöthig ist, daher die Bauofficianten hiermit angewiesen werden, dergl. vortheilhafte Brücken bei vorkommendem Neubau der hölzernen, zu Ersparung des Holzes, in ihren Distrikten einzuführen.

II. In Gegenden, wo es an Feld- und Mauersteinen fehlt, oder auch die Kosten zum Bau massiver Brücken nicht aufzubringen sind, und also hölzerne erbauet werden müssen, sollen selbige:

1) Zwischen den Geländern wenigstens 16 bis 18 Fuß breit sein.

2) Muß der untere Belag von Halbholz und die Besohlung darauf oder Fahrbahn von 3zolligen Bohlen angefertiget werden.

3) Zu beiden Seiten der Brücke muß ein starkes, drei Fuß hohes, mit Riegel und Streben versehenes Geländer angebracht werden.

4) An den vier Seiten der Anfahrten auf der Brücke müssen Flügelschälungen, jede

wenigstens acht Fuß lang, und darauf ein Geländer angebracht werden, um dadurch zu verhüten, daß bei Nachtzeit nicht Leute verunglücken.

5) Da zu dem Bau und der Unterhaltung der langen Jochbrücken über Ströme, Bäche und Canäle, welche die Landstraßen durchschneiden, viel Holz erfordert wird, so sollen selbige so viel als möglich eingehen, und bei deren Neubau, Brücken mit Hangetrahme statt derselben, zur Ersparung des Holzes, angelegt werden. Auch haben die Bauofficianten die Erbauung neuer Brücken über Ströme vorzüglich dahin zu sehen, ob nicht die Länge derselben, ohne Nachtheil, eingeschränkt werden kann, wobei es sich jedoch von selbst versteht, daß die Brücken noch hinlängliche Weite haben müssen, damit auch bei großem Wasser kein Aufstau und Ueberschwemmung entstehen können, welches jedesmal, den Localumständen gemäß, genau ausgemittelt werden muß.

Verantwortlichkeit der Schulzen und Dorfsältesten für die gute Beschaffenheit der Wege.

§. 22. Nach den hier gegebenen Vorschriften haben sich nicht nur diejenigen, denen die Aufsicht auf die Wege, vermöge des gegenwärtigen Regl., anvertrauet worden, und sonst jedermann auf das eigentlichste zu achten, sondern es sollen auch die Schulzen und Aeltesten schuldig sein, vorzüglich dafür zu sorgen, daß die innerhalb den Grenzen ihrer Dörfer und Dorfsländereien belegenen Wege, Brücken und Graben in gehörigem Stande erhalten werden, widrigenfalls sie bei entstehenden Klagen dafür mit verantwortlich gemacht werden sollen.

Wir befehlen übrigens, daß dieses Wege-Regl. zum Druck befördert, in Westpreußen und den Netz-Distrikten überall bekannt gemacht werde, und vom Tage der Publikation die volle Kraft eines Landgesetzes haben, auch auf dessen pünktliche Befolgung mit Nachdruck gehalten werden soll.

Urkundlich ꝛc. Gegeben zu Berlin, den 4. Mai 1796.

Friedrich Wilhelm.
(L. S.)
v. Blumenthal. Frhr. v. Heinitz. v. Werder. v. Goldbeck.

(NCC. T. X. S. 315. Nr. 42. de 1796, Rabe's Samml. Bd. 3 S. 338.)

3) In Betreff derjenigen Westpreußischen Landestheile und des Netzdistrikts, welche durch den Tilsiter Frieden und die Elbinger Konvention von Westpreußen losgerissen und dem neugebildeten Herzogthume Warschau einverleibt wurden, durch den Pariser Frieden v. 1814 und die Wiener Kongreß-Akte aber wieder mit der Preuß. Monarchie vereinigt worden sind[1]) hat der Plenarbeschl. des Geh. Ob. Trib. v. 7. Febr. 1848 angenommen, daß das für Westpreußen und den Netzdistrikt erlassene Wege-Regl. v. 4. Mai 1796 während der Dauer des Herzogthums Warschau, insbesondere durch die Einführung des Code Napoléon, nicht aufgehoben, und daher in denjenigen Landestheilen Westpreußens und des Netzdistrikts, welche mit dem Herzogthume Warschau vereinigt gewesen, und durch die Wiener Kongreß-Akte an Preußen zurückgefallen sind, auch nach Wiedereinführung des A. L. R. in Kraft geblieben ist. Die Gründe stützen sich auf die Bestimmungen des transitorischen G. v. 10. Okt. 1809 wegen Einführung des Code Napoléon im Herzogthum Warschau (Laube's Samml. Bd. 2. S. 54) Art. 4, 6 und 8, indem angenommen wird, daß danach der Code keineswegs alle älteren G., welche das öffentliche Recht betreffen, aufgehoben haben, sondern nur die damit unvereinbarlichen. Zu den das politische Recht betr. G. gehöre aber auch das Regl. v. 4. Mai 1796, dessen Bestimmungen, wie speziell entwickelt

[1]) Diese Landestheile sind folgende:
a) der Culmsche Kreis, mit Ausnahme der Stadt Graudenz und deren Gebiet, sowie der Festung Graudenz und der im Festungs-Rayon gelegenen, zum Amte Graudenz gehörigen Dörfer,
b) der ganze Michelausche, Brombergsche und Inowraclawsche Kreis,
c) die Stadt Thorn und deren Gebiet,
d) die Hälfte der Kreise Deutsch-Krone und Camin,
e) die Stadt Danzig mit einem bedeutenden Territorium. Vergl. Starke's Beiträge Bd. 2. S. 4.

wird, den Grundsätzen des Code Nap. im Art. 568 und 650 in keiner Weise zuwiderliefen und welches daher für jene Landestheile gegenwärtig allein maaßgebend sei, da altpolnische Gesetze über den Gegenstand, die sonst nach Art. 5 des G. v. 10. Okt. 1809 in Kraft getreten sein würden, nicht existirten.

(Just. Min. Bl. 1848, S. 95, Entscheid. Bd. 16. S. 59.)

Vergl. auch das hierauf gestützte Erk. des III. Sen. des Geh. Ob. Trib. v. 16. Mai 1848. (Rechtsfälle des Geh. Ob. Trib., Bd. 4, S. 94. Nr. 46.)

II.

Provinz Brandenburg.

Nach der althergebrachten Eintheilung bestand die Mark Brandenburg bis zum Jahre 1807:

1) aus der Kurmark, welche wieder eingetheilt wurde in:

a) die Altmark, mit sechs Kreisen: dem Stendalschen, Tangermündeschen, Arneburgischen, Seehausenschen, Arendsenschen und Salzwedelschen;

b) die Priegnitz, mit sieben Kreisen: dem Perlebergischen, Pritzwalkschen, Wittstokschen, Kyritzschen, Havelbergschen, Plättenburgschen und Lentzenschen;

c) die Mittelmark, mit neun Kreisen: die Havelländischen, Ruppinschen, Gline- und Löwenbergschen, Ober-Barnimschen, Teltowschen, Lebusschen, Zauchschen und Luckenwaldschen;

d) die Herrschaften Beeskow und Storkow, welche eine besondere Landschaft der Kurmark ausmachten, jedoch in kameralistischer Beziehung einen Kreis der Mittelmark ausmachten;

e) die Uckermark mit zwei Kreisen: dem Uckermärkischen und dem Stolpeschen;

2) aus der Neumark, welche wieder eingetheilt wurde in:

a) die ursprünglichen sieben Kreise: den Soldinschen, Königsbergschen, Landsbergschen, Friedebergschen, Arnswaldeschen, Dramburgschen und Schievelbeinschen;

b) die einverleibten vier Kreise: den Sternbergschen, Krossenschen, Züllichauschen und Kottbusschen.

Durch den Tilsiter Frieden kam der größte Theil der Altmark an das neu gebildete Königreich Westphalen, der Preußisch gebliebene kleine Theil aber wurde, nebst den beiden Jerichowschen Kreisen und dem Ziesarschen Kreise vom Herzogthume Magdeburg, interimistisch mit der Kurmark vereinigt. Der Kottbussche Kreis fiel an das Königreich Sachsen. Alle diese abgetretenen Distrikte wurden indeß im J. 1813 wieder erworben und außerdem mehrere vormals Sächsische Distrikte, namentlich die Niederlausitz und ein Theil der Oberlausitz der neu zu bildenden Provinz Brandenburg einverleibt.

Nach der V. v. 30. April 1815. (G. S. 1815 S. 94) sollte die Provinz Brandenburg umfassen:

1) den Bezirk der Regierung von Berlin, enthaltend die Stadt Berlin mit ihrem Polizeibezirke [1]);

2) den Bezirk der Regierung in der Mark Brandenburg zu Potsdam, für welchen bestimmt wurde:

der Niederbarnimsche und Teltowsche Kreis mit Ausnahme des Polizeibezirks von Berlin, der Oberbarnimsche Kreis, die Uckermark, der Gline-Löwenbergsche, und der Ruppinsche Kreis, die Priegnitz, der Havelländische, Zauchische und Luckenwaldesche Kreis ganz, die Herrschaft Storkow ohne Beeskow und ohne die in der

---

[1]) Die Reg. zu Berlin ist mit dem 1. Jan. 1823 wieder aufgelöst worden. (Vergl. die Bekanntmachung v. 1. März 1816 u. 28. Dec. 1822, Potsdamer Amtsbl. 1816. S. 84. u. 1823. S. 13—15.)

Niederlausitz eingeschlossenen Ortschaften, die Herrschaft Baruth, die Aemter Jüterbock, Dahme und Belzig;

3) den Bezirk der Regierung in der Neumark und Lausitz zu Frankfurt, enthaltend:

den Arenswaldeschen, Friedebergschen, Soldinschen, Königsbergschen, Landsbergschen, Sternbergschen, Schwiebusser, Züllichauer, Krossener und Kottbusser Kreis, den Lebuser Kreis und die Herrschaft Beeskow, die Niederlausitz mit allen Enklaven und den Herrschaften Dobrilugk und Sonnenwalde, die Aemter Finsterwalde und Senftenberg, die Herrschaft Hoyerswerda und den Theil der Oberlausitz Preuß. Antheils, welcher westwärts dieser Herrschaft liegt.

Hiernach kam also auch der Schwiebusser Kreis, welcher seit 1742 von neuem mit dem Herzogthume Schlesien dem Preuß. Staate einverleibt worden war, nebst mehreren Schlesischen Enklaven und verschiedenen Pommerschen Ortschaften; ingleichen ein Distrikt der Provinz Posen, zur Provinz Brandenburg, von welcher dagegen die Altmark mit der neu gebildeten Provinz Sachsen, und die Neumärkischen Kreise Schievelbein und Dramburg und mehrere einzelne Distrikte und Ortschaften der Neumark und Uckermark mit der Provinz Pommern, einige Ortschaften der Neumark auch mit den Provinzen Preußen und Schlesien vereiniget wurden.

Im J. 1825 wurden jedoch die mit der Provinz Brandenburg verbundenen Theile der Preuß. Oberlausitz, welche den Hoyerswerdaschen Kreis ausmachten, von derselben getrennt und der Provinz Schlesien einverleibt.

Es ergiebt sich hieraus auch bezüglich der Provinzialgesetzgebung und insbesondere des Provinzial-Wegerechts für die Provinz Brandenburg ein verschiedenartiger Rechtszustand.

Die Hauptbestandtheile der jetzigen Provinz Brandenburg bilden diejenigen Distrikte, welche zur alten Kurmark und zur alten Neumark gehört haben, so wie die Nieder-Lausitz. Die für diese Landestheile gültigen provinzialrechtlichen Vorschriften über Wegerecht werden daher hier gegeben.

Was dagegen die übrigen Distrikte betrifft, so wird in Betreff derselben auf die betr. Abschnitte verwiesen. Es sind dies nämlich, wie sich aus obiger Darstellung ergiebt, folgende:

1) Distrikte, welche früher zum Herzogthume Magdeburg (der alte Luckenwaldesche Kreis) oder zu den Sächsischen Erblanden (die Herrschaften Baruth, Dobrilugk und Sonnenwalde, die Aemter Jüterbogk, Dahme, Belzig, Senftenberg und Finsterwalde und die Dörfer Petkuß, Heinsdorf, Stangenhagen, Blankensee, Niederseefeld, Niebendorf, und Woltersdorf, die Feldmark Sornow, und das Lübbener Amtsdorf Rüdingsdorf) gehört haben.

Für diese kommt das Provinzial-Wegerecht des Herzogthums Magdeburg und beziehungsweise das Sächsische Provinzialrecht zur Anwendung (s. unten bei der Provinz Sachsen).

2) Distrikte, welche vormals zu Schlesien gehört haben (Schwiebusser Kreis).

Für diese wird auf das Provinzial-Wegerecht der Provinz Schlesien verwiesen.

3) die vormals Pommerschen Dörfer (Antheil Beerfelde, Ehrenberg, Gerzlow, Hohengrape, Hasselbusch, Mandelkow und Rehfeld, sämmtlich im Soldinschen Kreise).

In diesen gilt das Pommersche Provinzial-Wegerecht.

4) die ehemals zum Großherzogthum Posen gehörig gewesenen, seit 1817 dem Sternbergschen Kreise einverleibte Stadt Scheremißel, nebst den Vor-

werken Bruckenhof und Niederhof und dem Gute Grochow. (Vergl. unten bei der Provinz Posen.)

Was dagegen die oben erwähnten Haupt-Bestandtheile der jetzigen Provinz Brandenburg betrifft, so sind:

A. für die Mark Brandenburg mehrfache ältere V. erlassen worden, welche die Reparatur der Brücken, Wege und Dämme anordnen. Die genaue Befolgung dieser Bestimmungen ist erneuert befohlen worden durch das Ed. v. 8. und 18. März 1669. (C. C. M. Tom. VI. Abth. 1. S. 514. Nr. 141.) und durch das Patent v. 8. und 18. Mai 1669. (C. C. M. Tom. V. Abth. 3. Kap. 2. Nr. 4.)

Die die einzelnen Landestheile der Mark Brandenburg betr. provinzialrechtliche Wegegesetzgebung ist folgende:

AA. Die Kurmark betreffend.

1) Straßen- und Wegebesserungs-Regl. der Churmärk. Kammer. De dato Berlin, den 23. Martii 1764.

Demnach Se. K. Maj. in Preußen &c. oft wiederholter allerh. Befehl; daß die Landstraßen, Wege und Brücken überall in tüchtigen Stand gesetzet und unterhalten werden sollen, bishero an den mehresten Orten sehr schlecht befolget worden, also inpassables zu werden anfangen, welches in denen mehrentheils sandigen Gegenden um so mehr eine unverantwortliche Sache ist; als werden sämmtl. Gerichts-Obrigkeiten in hiesiger Provinz und eine jede insbesondere, hierdurch nochmals erinnert, auf die präcise Beobachtung der Straßen- und Wegebesserungs-V. hinführo nachdrücklicher zu halten, die Schultzen in denen Dörfern aber ernstlich befehliget, ohne den geringsten Zeitverlust zum Werke zu schreiten und sowohl die Dorfwege, als insbesondere die Post- und Landstraßen auf ihren Feldmarken

§. 1. genau zu visitiren, das darin stehende Wasser in die darneben befindliche Graben leiten, die Graben aufräumen und tiefer, auch wo es nöthig ist, breiter machen zu lassen, indem selbige zum Theil dermaßen verfallen, daß sie mehr schaden als helfen und das Wasser aus selbigen in die Wege steiget.

§. 2. Müssen die tiefen Geleise durch Niederschlagung derer zur Seiten entstandene hohen Rücken ausgefüllet, oder wenn dieses nicht hinlänglich, selbige, so wie auch die ausgefahrenen Löcher und Niedrigungen durch Erde, auch erforderndem Falles mit Reiß-Bund, erhöhet und gleich gemachet, nicht minder jeden Weg oder Straße eine kleine Rundung gegeben werden, damit das Wasser nicht so leicht stehen bleiben und desto leichter abgeleitet werden könne.

NB. Dieses muß so oft als es nöthig ist, ohne anderweitiges Erinnern und wenigstens jährlich zweimal, nämlich im Frühjahr und Herbst geschehen.

§. 3. Sind die Dämme, es seien Stein-, Holz- oder Sand-Dämme, so breit zu machen, daß sich zwei vierspännige Wagens bequem ausbiegen können, gestalten man gefunden, daß selbige hin und wieder so schmal geworden, daß kaum ein Wagen passiren kann, das Ausweichen aber, ohne ein Unglück zu wagen, nicht angehet.

§. 4. Sind auch in denen Heiden und Gehöltzen die starke Wurzeln aus dem Wege zu schaffen und die Zacken von denen Bäumen so weit abzunehmen, daß sie denen Reisenden nicht die geringste Hinderniß oder Schaden an denen Wagen und Ladungen verursachen, als worüber unter andern von denen so Fourage fahren müssen, sehr geklaget wird. Vor diese Zacken- und Wurtzel-Wegnehmung in specie, die Forst-Bediente und Holz-Aufseher gehörig zu sorgen haben.

§. 5. Alle, insbesondere die großen und etwas aus der Erde hervorragende und dem Fuhrwerk sehr nachtheilige Steine, sollen aus denen Wegen weg und auf die Seite gebracht werden.

§. 6. Die Brücken, welche die Städte und Dorfschaften zu unterhalten schuldig sind, müssen dieselben sogleich in tüchtigen Stand setzen, und über die Flüsse oder Bäche wo noch keine sind, dergl. mit vorzusetzenden Dämmen anfertigen lassen, auch dem Wasser durch Aufräumung der Graben einen bessern Ablauf verschaffen, indem sich geäußert, daß durch Auslaufung sogar der kleinesten Bäche, sonderlich beim Frost oder Schnee, die Wege oft nicht zu passiren sind, und die Dörfer selbst dabei am meisten gewinnen, wann die Wege sich zu aller Zeit in gutem Stande befinden. Wann aber solche Brücken oder Dämme schadhaft worden, welche Se. K. Maj. oder eine Stadt, oder einer von Adel, zu unterhalten, so haben die Schulzen auf deren Feldmark sie befindlich, solche dem nähesten K. Amte und wem die Reparatur obliegt, sofort zu melden, um solche ohne Anstand zu besor-

gen und es hieran im geringsten nicht ermangeln zu lassen. Vorstehende Punkte müssen euch sofort ohne Einwendung ausgerichtet und die schadhaften Wege, Dämme und Brücken sobald nur immer möglich, bei Vermeidung der Execution, in tüchtigen Stand gesetzt werden. Im Fall auch an ein oder andern Orte wegen sothaner Reparaturen Streitigkeiten obwalten möchten, so können solche zwar dem Landrath des Kreises gemeldet, es muß aber dennoch die Besserung dadurch nicht im mindesten verzögert, sondern von der Obrigkeit in deren Gerichte der schadhafte Weg oder Brücke befindlich, die Reparatur besorgt werden, welches aber niemanden zum Nachtheil an seinem Rechte gereichen soll. Gestalten, wenn bei der Visitation, davon die erste in acht Tagen a dato publicationis dieses Regl. von jedem Land= oder Steuer=Rath anzustellen ist, eine Nachlässigkeit in Befolgung desselben befunden würde, die daran Schuld habende so lange mit Execution zu belegen sind, bis alles gehörig bewerkstelligt worden. Und damit sich niemand mit der Unwissenheit entschuldigen und dasjenige was an einigen Orten nicht überall sogleich zu machen sein möchte, künftig so bald möglich, geschehen und hierauf beständig gehalten werden könne, so ist von allerhöchsterwähnter Sr. K. Maj. unterm 9. h. befohlen: daß einem jeden Ort ein gedrucktes Exemplar von dieser vorläufigen Straßen= und Wegebesserungs=Ordnung zur gehörigen genauen Beobachtung zugefertigt werden soll.

Signatum Berlin, den 23. Mart. 1764.

(L. S.) K. Preuß. Chur=Märkische Krieges= und Domainen=Kammer.

(N. C. C. Tom. III. S. 379. Nr. XX. de 1764, Rabe's Samml. Bd. I. Abth. 3. S. 429.)

2) Ed. v. 18. April 1792 über die Verbindlichkeit der Unterthanen in der Kurmark in Ansehung des Chausseebaues, wie sie deshalb zu entschädigen sind, und was sonst dabei beobachtet werden soll. (s. oben S. 207.)

3) Wege=Polizei=Ordnung v. 11. Juni 1852 für den Regierungs=Bezirk Potsdam.

Auf Grund des §. 11 des G. über die Polizei=Verw. v. 11. März 1850 (G. S. S. 265) wird über die Unterhaltung der öffentlichen Wege, Dämme und Brücken, so wie über den Verkehr auf denselben folgendes bestimmt und beziehungsweise in Erinnerung gebracht:

§. 1. Allgemeine Bestimmungen über die Verpflichtung zur Wege=Unterhaltung.

Die Frage, wer zum Wege=, Damm= und Brückenbau verpflichtet ist, wird, soweit nicht in einzelnen Fällen erweislich zu machen ist, daß diese Verbindlichkeit auf besonderer Orts=Gewohnheit oder auf speziellen Rechtstiteln beruht, in den älteren Landestheilen durch die Vorschriften des Chausseebau=Ed. v. 18. April 1792 und in den ehemals sächsischen Landestheilen durch die Vorschriften des Straßenbau=Mandats v. 28. April 1781 bestimmt. Außerdem aber kommen in allen Fällen, in denen die vorgedachten Entscheidungsquellen keine Anhaltspunkte geben, die Vorschriften des A. L. R. zur Anwendung.

Verfahren in Wegebau=Sachen.

§. 2. In nicht streitigen Wegebau=Sachen, d. h. in solchen, in denen die Verpflichtungsfrage schon durch eine Entscheidung der Landespolizei=Behörde oder des ordentlichen Richters oder durch Anerkenntniß der Betheiligten festgestellt ist, werden die Verpflichteten von den Polizeibehörden zur Erfüllung der Wegebaulast durch bloße Verf. und erforderlichenfalls durch sofortige Anwendung der gesetzlichen Zwangsmittel angehalten.

§. 3. Wenn dagegen unter den Betheiligten darüber, wer die Wegebaulast zu erfüllen hat, Streit entsteht, so müssen die streitigen Fragepunkte gehörig instruirt und die geschlossenen Akten der unterzeichneten Reg. als Landes=Polizeibehörde zur Abfassung des Bau=Resoluts eingereicht werden.

§. 4. Die Polizeibehörden sind indeß in allen Fällen, wo Gefahr im Verzuge ist und selbst die interimistische Entscheidung (§. 3) ohne Nachtheil für das Verkehrs=Interesse nicht abgewartet werden darf, befugt und verpflichtet, ohne allen Zeitverlust schon vor der Instruktion des Streitfalls und vor Abfassung des Bau=Resoluts die nöthigen Anordnungen zur ordnungsmäßigen Herstellung der Communikations=Anlagen zu treffen.

In Fällen dieser Art fordert die zuständige Polizeibehörde die muthmaßlich Verpflichteten zur Leistung der nöthigen Besserungs=Arbeiten mit kurzer Fristbestimmung und mit der Androhung auf, daß nach erfolglos abgelaufener Frist diese Arbeiten auf ihre Kosten vorgenommen werden würden. Diese Androhung wird, wenn die Leistung in der gestellten Frist gar nicht oder nicht ordnungsmäßig erfolgt, sofort zur Ausführung gebracht und demnächst, wenn sich ein Streit über die Unterhaltungs=Verpflichtung herausstellt, nach weiterer Instruktion des Streitfalls mittelst Resoluts nach Maaßgabe des §. 3 darüber entschieden, wem die Wegebau=Verpflichtung zur Last fällt und wer die aufgelaufenen Kosten zu tragen hat.

Aufsicht über den Zustand der Wege u. s. w.

§. 5. Die nächste Fürsorge für einen befriedigenden Zustand der öffentl. Wege, Dämme und Brücken liegt den Orts-Polizeiobrigkeiten ob. Die Aufsicht über die Erfüllung dieser Fürsorge führen da, wo Wege-Distrikts-Kommissarien bereits bestellt sind, oder noch eingeführt werden, diese, außerdem die Landräthe.

Die Landräthe oder die als ihr Vertreter und unter ihrer Leitung handelnden Distrikts-Kommissarien haben dafür zu sorgen, daß die öffentl. Wege, Dämme und Brücken innerhalb ihres Wirkungskreises in einen solchen Zustand versetzt und darin erhalten werden, daß sie von den Reisenden nicht nur ohne Gefahr für sich und ihr Fuhrwerk, sondern auch mit Bequemlichkeit benutzt werden können.

§. 6. Wenn der Landrath oder der Wege-Distrikts-Kommissarius die Gemeinden und die sonst zur Wegebesserung Verpflichteten von seiner Bereisung der Straßen vorher in Kenntniß setzt, so muß sich aus der betr. städtischen Gemeinde ein Mitglied des Gemeinde-Vorstandes nebst zwei Abgeordneten der Bürgerschaft, aus der ländlichen Gemeinde der Schulze oder Ortsvorsteher nebst den Schöppen oder Gerichtsmännern, aus der verpflichteten einzelnen Besitzung aber der Besitzer letzterer selbst oder ein Stellvertreter desselben auf der Feldmark an der bezeichneten Stelle einfinden und dem Landrath- oder Wege-Distrikts-Kommissarius über Alles, worüber rücksichtlich der Wege-Unterhaltung Auskunft verlangt wird, diese ertheilen. Seinen Anordnungen wegen Beseitigung der vorgefundenen und gerügten Mängel muß binnen der von ihm festzusetzenden Frist Folge geleistet werden.

Die Wege-Distrikt-Kommissarien sind befugt und verpflichtet, ihren Anordnungen binnen der zur Ausführung bestimmten Fristen nöthigenfalls durch Androhung von Exekutivstrafen, so wie, wenn diese nicht fruchten sollten, durch die Androhung, die Besserungs-Arbeiten für Rechnung des Verpflichteten ausführen zu lassen, Nachdruck zu geben.

Sollte die bloße Androhung der gedachten Zwangsmittel aber nicht genügen, so haben die Wege-Distrikts-Kommissarien dem Landrathe des Kreises davon Anzeige zu machen, damit dieser nicht nur die verwirkten Exekutionsstrafen einziehe, sondern auch die Verpflichteten durch Executions-Vollstreckung zur Erfüllung der Wegebaupflicht anhalte.

Die selbstständige Einziehung der Exekutiv-Strafen und Exekutions-Vollstreckung überhaupt steht den Wege-Distrikts-Kommissarien nicht zu.

§. 7. Erfordernisse der ordnungsmäßigen Beschaffenheit der Wege u. s. w.

Zur ordnungsmäßigen Unterhaltung der öffentl. Wege, Dämme und Brücken, nicht minder der öffentl. Fußwege gehört Alles, was die Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs erfordert.

Insbesondere ist nöthig:

1) daß die tief ausgefahrenen Geleise geebnet, Löcher und Tiefen mit geeignetem Besserungsmaterial, z. B. mit kleinen Feldsteinen, Schlacken, Mauersteinstücken oder Schutt von altem Mauerwerk ausgefüllt und sodann mit Lehm und Sand oder Kies überdeckt werden;
2) daß da, wo die Fahrbahn der Wege ungleich und hügelicht ist, nicht nur die ungleichen Stellen geebnet, sondern auch die Fahrbahn, sofern der Grund und Boden der nöthigen Festigkeit entbehrt, mit geeignetem, in der Nähe befindlichen Material, z. B. Lehm oder Kies beschüttet, ferner die Fahrbahn zur Beförderung eines regelmäßigen Wasser-Abflusses gewölbt wird, die im Wege liegenden Steine entfernt und solche Steine, wo es nöthig ist, zu Prellsteinen verwendet werden;
3) daß die in die Straße hineinreichenden Baumwurzeln, wenn sie nicht wenigstens anderthalb Fuß unter der Erdoberfläche liegen, herausgeschafft werden;
4) daß da, wo durch Schneefall der Verkehr gehemmt ist, die Fahrbahn der Wege schleunigst vom Schnee befreit wird;
5) daß die steilen und abschüssigen, nur mit Gefahr zu passirenden Stellen der Wege gehörig abgeplattet und geebnet werden;
6) daß die Wege überall, wo nicht die Beschaffenheit des Bodens die Einziehung der Feuchtigkeiten zu allen Jahreszeiten begünstigt, auf beiden Seiten mit gehörig breiten und tiefen, überhaupt abzugsfähigen Gräben versehen;
7) daß die Gräben und Durchlässe stets in gutem Zustande erhalten werden;
8) daß die in den Wegen und Dämmen befindliche Pflaster, insbesondere die Pflaster in den Dorfstraßen, so wie die Brücken sorgsam unterhalten werden, und letztere mit einem haltbaren Geländer von wenigstens drei Fuß Höhe versehen sind; auch wo es erforderlich ist, die Pflasterungen erneuert und neue Durchlässe und neue Brücken angelegt werden;
9) daß da, wo die Wege neben Abgründen vorbeiführen, feste und tüchtige Barrieren angelegt und die schon bestehenden ordnungsmäßig unterhalten werden;

10) daß überall, wo die Wege zwischen Anhöhen hindurch führen, deren Bodenbeschaffenheit das Herabfallen der Erde auf den Weg besorgen läßt, diese Anhöhen gehörig abgedacht und befestigt und die schon vorhandenen Abdachungen der Seitenwände im Stande gehalten werden;
11) daß die von den anstoßenden Bäumen über die Wege hängenden Aeste und Zweige bis zu einer solchen Höhe abgehauen werden, daß sie dem höchsten Wagenverdeck oder Lastfuhrwerk nicht hinderlich werden können;
12) daß die Wege überall möglichst gerade gelegt und so weit verbreitert werden, daß die Fahrbahn ohne die Seitengräben eine Breite von mindestens vierundzwanzig Fuß erhält;
13) daß die Wege, um deren Lauf zur Zeit eines Schneefalls oder in der Dunkelheit kenntlich zu machen, durch Anlegung und Unterhaltung von Alleen, Hecken oder andere Merkzeichen, als: Stangen, Prellsteinen und dergl. gehörig bezeichnet, die ausgegangenen Bäume und Merkzeichen aber durch neue Anlagen stets ergänzt werden;
14) daß für die Zeit, wo das Befahren der Wege und Brücken durch Reparatur-Arbeiten oder andere Anläße erschwert oder gefahrbringend ist, für die zeitige Sperrung der Wege und beziehungsweise für die Eröffnung von Interimswegen und Interimsbrücken gesorgt wird;
15) daß an den Stellen, wo sich die Wege von einander scheiden, ordentliche Wegweiser aufgestellt werden und mit einer deutlichen Schrift auf denselben angegeben wird, wohin jeder einzelne Weg führt, so wie daß die Wegweiser und die Aufschriften derselben stets dem Zwecke entsprechend unterhalten werden.

§. 8. Den Polizeibehörden steht die Beurtheilung darüber zu, ob ein öffentl. Weg oder Damm oder eine Brücke der Verlegung, Verbreiterung oder sonstigen Verbesserung bedarf, und in welcher Weise die Verbesserung auszuführen ist; ferner darüber, welche der im §. 7 hervorgehobenen Maaßregeln zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in jedem einzelnen Fall zur Anwendung kommen soll, und darüber, ob die Instandsetzung der Wege, Dämme und Brücken oder die Einrichtung der Interims-Passagen den getroffenen Anordnungen entsprechend bewirkt ist.

Verbots-Bestimmungen.

§. 9. Niemand darf öffentl. Wege, Dämme oder Brücken, oder die dazu gehörigen Anlagen, als: Baumpflanzungen, Hecken, Gräben, Durchläſſe, Wälle, Wegweiser, Meilenzeiger, Tafeln, Prell- und Baumpfähle, Merk- und Warnungszeichen, Strohwische und dergleichen zerstören oder beschädigen, beziehungsweise fortnehmen oder unkenntlich machen.

§. 10. Es ist verboten, öffentl. Wege durch Abgraben oder Abpflügen in ihrem Bestande zu verringern oder von denselben Erde, Steine oder Rasen wegzunehmen.

§. 11. Das Ueberziehen der öffentl. Wege mit Pflügen, Eggen oder ähnlichen Geräthschaften und das Herumpflügen um die an solchen Wegen stehenden Bäume ist untersagt.

§. 12. Niemand darf auf öffentl. Wegen oder Plätzen Gegenstände, welche den freien Verkehr hindern, aufstellen, hinlegen oder liegen lassen.

§. 13. Von der Beachtung der vorstehenden Verbots-Bestimmungen sind nur diejenigen Personen entbunden, welche zum Zweck der Wegebesserung oder zur Vornahme der verbotenen Handlungen besonders berechtigt sind.

§. 14. Das Fahren und Reiten über Brücken anders, als im Schritt, ist untersagt.

Sonstige Vorschriften in Bezug auf die Benutzung der öffentl. Wege ꝛc.

§. 15. Wer sich von seinen auf öffentl. Wegen und Plätzen angespannt oder angeschirrt stehenden Pferden entfernen muß, hat während dieser Zeit die Aufsicht über dieselben einem zuverlässigen Stellvertreter zu übergeben, oder, wo dies nicht angänglich ist, sonstige zur Verhütung von Unglücksfällen nöthige Vorsorge durch Abstrengen der Zugpferde ꝛc. zu treffen.

§. 16. Eben so sind folgende Vorschriften zu beachten:

1) Alle Fuhr- und Landleute, auch andere Reisende ohne Unterschied des Standes müssen den ordinären und Extraposten, wenn diese hinter ihnen kommen oder ihnen begegnen, aus dem Wege fahren und sie ohne Schwierigkeit vorbeilassen, sobald der Postillion ins Horn stößt.
2) Außer diesen Fällen müssen ledige oder blos mit Personen beladene Wagen und Kutschen allen mit Sachen und Effekten beladenen Wagen, wohin auch Kutschen, die Koffer und sonstige Bagage führen, zu rechnen sind, ausweichen.
3) Begegnen sich zwei beladene oder zwei ledige Wagen, so müssen beide auf der rechten Seite zur Hälfte ausweichen.

4) Kann einer rechter Hand nicht ausweichen, so muß dies von dem anderen ganz geschehen.
5) Fehlt es auch dazu an Raum, so muß in dem Falle sub Nr. 2 derjenige, welcher zum Ausweichen verbunden ist, so wie in dem Falle sub Nr. 3 der, welcher den anderen zuerst gewahr wird, an einem schicklichen Orte so lange still halten, bis der andere Wagen vorüber ist.
6) Kommt ein Wagen von einem Berge oder von einer steilen Anhöhe herunter, und ein anderer Wagen fährt hinauf, so ist der letztere jederzeit zum Ausweichen verbunden, er mag schwer beladen sein oder nicht.
7) Bei hohlen Wegen oder anderen engen Pässen muß Jeder zuvor stille halten und nach gegebenen deutlichen Zeichen mit dem Horne, mit der Peitsche oder auf andere Art, so lange warten, bis er versichert ist, daß kein anderer Wagen sich schon darin befindet.
8) Ist der hohle Weg oder enge Paß von solcher Länge, daß die gegebenen Zeichen von einem Ende bis zum andern nicht deutlich gehört oder wahrgenommen werden können, so muß an solchen Plätzen, wo Raum zum Ausweichen ist, aufs Neue gewartet und das Zeichen wiederholt werden.

§. 17. Außer den Posten muß jeder vorfahrende Wagen dem hinten folgenden und schneller fahrenden, wenn dieser nicht anders vorkommen kann und der Raum es erlaubt, auf ein gegebenes Zeichen so weit ausweichen, als es nöthig ist, damit letzterer seinen Weg fortsetzen könne. Niemand darf überhaupt auf öffentl. Straßen oder Plätzen das Vorbeifahren anderer muthwillig verhindern.

§. 18. Wenn Vieh auf Wegen, denen die erforderliche Breite fehlt, zur Weide gebracht wird, so muß dasselbe an Stricken geführt werden.

Strafbestimmungen.

§. 19. Wer den in den vorstehenden §§. 9 bis 18 enthaltenen Verboten und Vorschriften zuwiderhandelt, wird, sofern er dadurch nicht andere oder härtere Strafen verwirkt hat, mit einer Geldbuße von zehn Silbergroschen bis zu zwanzig Thalern oder mit verhältnißmäßigem Gefängniß bis zu vierzehn Tagen bestraft.

§. 20. Alle der vorstehenden Polizei-V. zuwiderlaufende von uns früher erlassenen V. treten hiermit außer Anwendung. Potsdam, den 11. Juni 1852.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

(K. Preuß. Staats-Anzeiger 1852. Nr. 150. S. 900.)

4) In Scholtz Prov. Recht der Kurmark Brandenburg werden die in diesem Landestheile geltenden provinzialrechtlichen Bestimmungen über Land- und Heerstraßen, sowie von öffentl. Wegen überhaupt, auf Grund der obigen Provinzialgesetze und der geltenden Observanzen, in folgender Art zusammengestellt (§§. 639—643 a. a. O.):

§. 639. Das Eigenthum derjenigen öffentl. Wege, die nicht als Land- und Heerstraßen angesehen werden können, bleibt dem Eigenthümer des Grund und Bodens im Zweifel vorbehalten.

§. 640. Demselben steht auch das Recht zur Benutzung dieser öffentl. Wege und der von ihm etwa auf solchen gepflanzten Bäume in so weit zu, als dadurch der Zweck eines solchen Weges nicht gehindert wird und nicht polizeiliche Vorschriften oder wohlerworbene Rechte Dritter entgegen stehen.

§. 641. Insonderheit steht in der Mark diese Benutzung (§. 640) der Dorfstraßen und der freien Plätze im Dorfe, dem Inhaber der Strafgerichtsbarkeit (§. 665) insofern er zugleich der Grundherr ist, zu, und hat der Inhaber der Zaungerichtsbarkeit als solcher darauf überall keinen Anspruch.

§. 642. In der Kurmark sind die Städte, Flecken und Dörfer, sowie die Grundbesitzer, die Landstraßen und öffentl. Wege auf ihrer Feldmark in guten Stand zu setzen und zu erhalten verpflichtet.

§. 643. In den Städten werden die dazu erforderlichen Kosten aus den Kämmereimitteln oder sonst nach der Observanz jedes Orts aufgebracht. Auf dem Lande bestimmt zunächst das Herkommen die Art der Reparation der Kosten unter der Dorfsgemeine und den zu derselben nicht gehörigen Grundbesitzern, und streitet an Orten, wo etwa das lassitische Verhältniß noch bestehen möchte, die Vermuthung dafür, daß die Grundherrschaft das Material, soweit es sich nicht auf der Feldmark in Natur vorfindet, sowie das etwanige Arbeitslohn zu beschaffen hat, von der Gemeine aber die erforderlichen Hand- und Spanndienste zu leisten sind.

Nach erfolgter Dienstregulirung und Separation wird das Repartitionsverhältniß nach den Bestimmungen der Dienstregulirungs-Recesse festgesetzt, oder durch richterliches Erkenntniß bestimmt, in wie fern es bei der frühern Observanz sein Bewenden behält.

(Scholtz Prov. Recht der Kurmark, Abth. I. S. 210.—211. und die Motive dazu, Abth. II. Th. 2. S. 577.—585.)

5) Das Geh. Ob. Trib. nimmt (in dem Erk. v. 9. März 1833) auf Grund der von Müller (Pract. Marchic. Resol. 46. sub 20.) bezeugten Observanz, welche im §. 2 des Chausseebau-Ed. v. 18. April 1792 anerkannt und durch das Ed. v. 15. Juni 1803 auf die Neumark ausgedehnt worden, an, daß in der Mark Brandenburg den Gutsherrschaften die Unterhaltung der auf ihrem Territorium befindlichen Wege obliegt.

(Centralbl. für Preuß. Jur. 1841. S. 924.—926.)

6) Der III. Sen. desselb. Gerichtshofes hat in dem Erk. v. 12. Sept. 1848, auf Grund derselben Observanz und des §. 2 des Ed. v. 18. April 1792 angenommen, daß in der Kurmark der Eigenthümer eines vom Fiskus erworbenen Domainenvorwerks in Gemeinschaft mit der Dorfgemeinde die Verpflichtung zur Unterhaltung der durch das Dorf führenden Landstraße und zwar auch alsdann habe, wenn dieselbe in einem Steindamme besteht. Diese observanzmäßige Pflicht ergebe sich überdieß auch aus dem Landtagsrezesse v. 8. Juni 1652 und aus der Flecken-, Dorf- und Acker-Ordnung v. 16. Dec. 1702 §§. 6. 35. ff.

(Rechtssprüche des Trib., Bd. 4., S. 369. Nr. 183.)

BB. Die Neumark betreffend.

1) Ueber die Anwendbarkeit des Chausseebau-Ed. v. 18. April 1792 auf die Neumark vergl. die V. v. 15. Juni 1803 und den Plenarbeschl. des Geh. Ob. Trib. v. 31. Jan. 1848 (s. oben S. 211 u. 212.)

2) In dem Prov. Recht der Neumark von v. Kunow werden die in der Neumark geltenden provinzialrechtlichen Bestimmungen über Land- und Heerstraßen, sowie von öffentl. Wegen überhaupt, in den §§. 660—664. (Abth. I. S. 188) zusammengestellt. Die §§. 660—663. entsprechen wörtlich den §§. 639—642. des Entwurfs des Scholtzschen Prov. Rechts der Kurmark. (s. oben S. 527.) Dagegen lautet der §. 664 (abweichend von dem §. 643 bei Scholtz) dahin:

Wie die dazu erforderlichen Kosten und Arbeiten auf die Verpflichteten zu vertheilen, ist nach dem bisher stattgefundenen Herkommen, oder nach den vorhandenen Verträgen zu beurtheilen.

Die Motive nehmen Bezug auf diejenigen des Kurmärkischen Prov. Rechts und bemerken, daß der §. 662 (welcher dem §. 641 des Scholtzschen Entw. entspricht), sich auf die von Scheplitz Observ. Lib. 1. P. III. Tit. 8. p. 291. bezeugte Observanz gründet. Schließlich heißt es in den Motiven (Abth. II. S. 261—263.):

Was die Verpflichtung, die öffentl. Straßen zu bauen und zu unterhalten anlangt, so gründet sich die in dem Entwurfe aufgenommene Bestimmung nicht bloß auf den Rezeß v. 8. Juni 1652 (Mylius C. C. March P. VI. Abth. I. p. 422), sowie auf die Flecken-, Dorf- und Ackerordnung v. 1702 §. 23, sondern es findet selbige auch in Mülners Eract. March. Resol. 46. Nr. 20. und Resol. 99. Nr. 59. ihre vollkommene Bestätigung. Die Art der Repartition unter die einzelnen Gemeineglieder und Verpflichteten kann nur nach dem bestehenden Fortkommen, oder nach Maßgabe geschlossener Verträge beurtheilt werden, weil es an positiven provinzialrechtlichen Vorschriften in dieser Beziehung gänzlich ermangelt.

CC. Das Oderbruch in der Mittel- und Neumark betreffend.

Ueber die Unterhaltung der Wege und Brücken im Oderbruch in der Mittel- und Neumark enthält die Teich-, Ufer-, Graben- und Wege-Ordnung für das Oderbruch in der Mittel- und Neumark v. 23. Jan. 1769 in cap. 14. folgende Bestimmungen:

Caput 14.
Von Unterhaltung der öffentl. Straßen und Feld=Wege, auch der, auf selbigen zur Communication vorhandenen Brücken.

Da die unumgängliche Nothwendigkeit erfordert, daß sämmtl. Straßen, Feldwege und deren Brücken jederzeit in gutem passablen Stande erhalten, auch an den Orten, wo die Brücken zur nöthigen Kommunikation noch fehlen, absonderlich aber über den, in vorigem Herbst, von Wrietzen bis nach der Stabberow=Brücke oberhalb Bliesdorff, drei Ruthen breit im Grunde angerichteten Haupt=Graben auf den Schulzendorff, auch Alt= und Neu=Bliesdorffschen Revieren, durch die Interessenten dieser Reviere in gehöriger Höhe und Breite und zwar, was die Höhe betrifft, so hoch, daß bei großem Wasser mit einem Kahn darunter weggefahren werden könne, annoch gebauet werden, und nach Unserer bekannten Landes=Verfassung solches von denen Interessenten, über deren Feld=Fluren die Wege und Brücken gehen, bewerkstelliget werden muß; so hat es auch hierunter in beiderseitigen Ober=Brüchern dabei sein Bewenden, und müssen die Teich=Bedienten fleißig dahin sehen, daß besagte Wege jederzeit durch gedachte Interessenten in gehörigen und passablen Stande erhalten werden, zu welchem Ende denn dieselben bei jeder Graben=Schau, diejenigen Stellen, welche einer Ausbesserung bedürfen, anzeigen, die Interessenten aber; welchen die Unterhaltung solchen Weges oblieget, die angekündigte Ausbesserung und zwar zu guter trockener Jahreszeit verrichten müssen, allermassen so denn dergleichen Arbeit nicht nur tüchtiger, sondern auch mit viel geringerer Beschwerde, als bei nassen Jahreszeiten und schlimmen Fortkommen, gemacht werden kann, wohin und daß solches sowohl gehörig als zu rechter Zeit geschehe, die Teich=Inspektores zu sehen haben.

Weil aber der, durch die faule See gezogene Oder=Damm daher, daß die Straße an beiderseitigen Oder=Brüchern nach Wrietzen, über diesen Damm, und die daran über diesen Landgraben gemachte Brücke geht, besonders sehr mitgenommen wird, so daß die Neu=Trebbiner Gemeine, auf welche dieser Damm repartiret ist, vor andern Teich=Interessenten ungemein prägraviret sein würde, wann sie die, wegen der der starken Passage des ganzen Bruches unabläßig erforderliche besonders starke Nachbesserungen, allein verrichten sollte, jemehr sie selbst, um nach Wrietzen zu kommen, sich nicht einmal dieses Dammes bedienet, noch bedienen kann, auch ihre Kräfte zu solchen außerordentlichen schweren Nachbesserungen nicht hinreichen; so soll, um besagter Gemeine solche prägravirende Last zu erleichtern, und sämmtl. Interessenten einen bessern Weg zu verschaffen, mehr besagter Damm und die daran belegene Brücke, über den Land=Graben von dieser Brücke ab bis dahin, wo der Weg über die faule See, rechter Hand vom Damm herunter gehet, auf dessen Sechzehen füßigen Oberbreite, mit Steinen gepflastert, und unterhalten, die zu solchem Steinpflaster erforderliche Kosten aber, sollen so bald als möglich aus der zu etablirenden Teich=Kasse genommen werden.

(N. C. C. Tom. IV. pag. 5121. Nr. 7. de 1769, Rabe's Samml. Bd. I. Abth. 3. S. 459.)

B. Die Nieder=Lausitz betreffend.

Für die Nieder=Lausitz ist durch das R. v. 30. Juli 1781 (an die Ob. Amts=Reg. zu Lübben) die Publik. des Kursächsischen Straßenbau=Mandats v. 28. April 1781 im Markgrafthum Nieder=Lausitz anzuordnen befohlen, und hierauf die Publik. mittelst des Ob. Amts=Patents v. 9. Aug. 1781 bewirkt worden. (Codex Augusteus, Cont. II. P. III. pag. 962.)

Vergl. das allegirte Mandat v. 28. April 1781 und in Betreff der Frage: ob dasselbe noch in Gültigkeit steht, unter sub IV. (Prov. Wegerecht in der Provinz Sachsen.)

III.

Die Provinz Pommern.

Die jetzige Provinz Pommern ist aus verschiedenen Bestandtheilen zusammengesetzt.

Durch den Westphälischen Frieden v. 1648 gelangten Vorpommern nebst Rügen, sowie die hinterpommerschen Städte Stettin, Garz, Damm, Golnow, die Insel Wollin, das frische Haff und dessen drei Ausflüsse an die Krone Schweden, wogegen das übrige Hinterpommern dem Churfürsten von Brandenburg zufiel, welcher dadurch auch das Bisthum Cammin erhielt und Hinterpommern einverleibte. Auch die Herrschaften Lauenburg

und Bütow, die als polnische Lehen von den Herzogen von Pommern besessen worden waren, gelangten, nebst der Kastellanei Draheim, an Chur-Brandenburg und zu Pommern. Durch den Stettiner Frieden v. 21. Jan. 1820 wurden die von Hinterpommern getrennten Städte und die Insel Wollin, von Schweden an Preußen abgetreten. In diesem Umfange bestand das Preuß. Herzogthum Pommern lange Zeit und wurde in Vor- und Hinterpommern eingetheilt. Durch die Traktate v. 4. und 7. Juni 1815 zwischen Dänemark, Schweden und Preußen wurde indeß das ganze Schwedische Pommern an Preußen abgetreten, und unter dem Namen: »Fürstenthum Neuvorpommern und Fürstenthum Rügen« der Provinz Pommern einverleibt[1]).

Die V. v. 30. April 1815 wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-Behörden bestimmte, daß der alten Provinz Pommern außer dem Schwedischen Pommern und der Insel Rügen (Neu-Vorpommern) von der Neumark die Kreise Dramburg und Schievelbein und die Westpreuß. Enklaven zugeschlagen werden sollten. Bei der Ausführung dieser Bestimmungen in den Jahren 1816 und 1818 wurden jedoch nicht nur diese Distrikte, sondern auch noch verschiedene einzelne Ortschaften der Uckermark und der Neumark der Provinz Pommern einverleibt, und dagegen verschiedene Pommersche Ortschaften mit der Provinz Brandenburg vereiniget.

Mit Rücksicht hierauf besteht nun in der Provinz Pommern hinsichts des Provinzialrechts, und namentlich bezüglich des provinziellen Wegerechts, ein verschiedenartiger Rechtszustand.

Was nemlich die von der Neumark getrennten und mit der Provinz Pommern vereinigten Kreise Dramburg und Schievelbein, sowie die übrigen der Provinz Pommern einverleibten, früher zur Neumark und beziehungsweise zur Uckermark gehörigen Ortschaften und Distrikte[2]) betrifft, so gelten für diese die betr. Vorschriften des Kur- und beziehungsweise Neumärkischen Prov. Rechts[3]).

Was dagegen die früher zu Westpreußen gehörig gewesenen, der Provinz Pommern einverleibten Ortschaften[4]) anbelangt, so kommen für diese die betr. Vorschriften des Westpreuß. Prov. Rechts, mithin namentlich das Wege-Regl. v. 4. Mai 1796[5]) zur Anwendung.

Die Hauptbestandtheile der Provinz betreffend, so ist auch hier die Wege-Gesetzgebung verschiedenartig.

A. Das Herzogthum Alt-, Vor- und Hinter-Pommern betr.

Hier gilt das Wege-Regl. v. 25. Juni 1752 für das Herzogthum Pommern und die Herrschaften Lauenburg und Bütow[6]).

1) Wege-Regl. im Herzogthum Pommern und den Herrschaften Lauenburg und Bütow v. 25. Juni 1752.

Demnach Se. K. Maj. in Preußen ꝛc., eine Zeit her mißfällig wahrnehmen müssen, daß über die unbrauchbaren Wege, Dämme und Brücken, an verschiedenen Orten in Dero

---

[1]) Vergl. G. S. 1818 Anhang S. 35—39., Besitzergreifungs-Patent v. 19. Sept. 1815. (G. S. 1815 S. 203.)

[2]) Vergl. die Verzeichnisse dieser Ortschaften und Distrikte in Starke's Beiträgen zur Gerichtsverfassung, Bd. 2. S. 221—222.

[3]) Vergl. bei der Provinz Brandenburg, oben S. 521. ff.

[4]) Vergl. deren Verzeichniß bei Starke a. a. O., S. 222. sub II. A.

[5]) Vergl. oben S. 512. ff.

[6]) Die Herrschaften Lauenburg und Bütow haben in administrativer Beziehung stets zur Provinz Pommern gehört, wogegen sie hinsichts der Just. Verw. eine Zeitlang (v. 1773 bis 1804) der Provinz Westpreußen einverleibt gewesen sind. Vergl. Starke a. a. O., S. 216.

Herzogthum Pommern, von denen Reisenden öftere Beschwerde geführet worden, wodurch also das Commercium gestöret, und auch an den besäeten Feldern, wegen der von den Reisenden gemachten Aus= und Beiwege, nicht geringer Schaden verursacht worden; Höchstgedachte Se. K. Maj. aber dergl. Unordnung weiter nachzusehen, allergnädigst nicht gemeinet sind:

Als haben Höchstdieselben der Nothdurft zu sein erachtet, ein besonderes Wege=Regl. entwerfen und publiciren zu lassen, damit dadurch allen bisherigen Beschwerden, auch verursachten Schaden, möglichstermaßen abgeholfen werden möge.

Es verordnen demnach Höchstdieselben hierdurch allergnädigst und ernstlich:

1) Daß hinfüro die Landräthe in denen ihnen anvertrauten Kreisen die Oberaufsicht über die Unterhaltung und Besserung der Wege, Dämme und Brücken, so wohl bei denen Ritterschafts= und Amts=Dörfern, als auch bei denen Städten, und derselben Eigenthümern, haben sollen, zumalen sie, da sie im Kreise wohnhaft sind, diejenigen Gegenden des Kreises, woselbst schlimme Wege, Dämme und Brücken sind, am besten wissen, die Kreis-Ausreuter auch, weil sie beständig im Kreise herumreisen, ihnen von allen desto gründlichern Bericht erstatten können.

2) Ob auch wohl in denen vorsitzenden Immediat=Städten ebenfalls Landräthe bestellet sind, so soll zwar denenselben specialissima cura wegen der Wege, Dämme und Brücken in denen Städten selbst, und in denen dazu gehörigen Eigenthümern, aufgetragen sein, es bleibt aber nichts desto weniger dem Landrath des Kreises die Oberaufsicht in dieser Sache auch bei denen Immediat=Städten vorbehalten, und kann derselbe, benöthigen Falles, die ihm in diesem Reglement freigelassene Zwangs=Mittel auch gegen die Städte gebrauchen.

3) Die Commissarii locorum müssen bei Bereisung derer Städte auf dieses Werk gleichfalls Attention nehmen, bei den Städten das nöthige selbst veranlassen, von denen auf dem Lande befindlichen unbrauchbaren Wegen aber dem Landrath des Kreises Anzeige thun, damit derselbe die Reparationes sofort verfügen könne; wie dann auch die Land-Baumeister hierdurch angewiesen sein sollen, sich dieses Werks vornehmlich mit anzunehmen, und wegen der Besserung mit den Landräthen, Beamten und Magisträten zu korrespondiren, ihnen auch die praktikalesten Vorschläge zu thun.

4) Die Reg.=Hof=Gerichts= und Kreis Executores, desgl. die Polizei= und Amts=Ausreuter, sind schuldig, auf die Wege, Dämme und Brücken besondere Aufsicht zu haben, sie sollen sich aber nicht unterstehen, sich eigenmächtig deswegen auf Exekution einzulegen, oder von den Städten und Dörfern etwas an Gelde, oder Futter und Mahl zu fordern, sondern wenn sie nach ihrer Pflicht an irgend einem Orte etwas schadhaftes bemerken, sollen sie es dem Landrath des Kreises anzeigen, welcher ihnen eine Ordre an diejenige, so hierunter nachlässig gewesen, geben soll, was sie ihnen allenfalls wegen dieser Visitation zu vergüten haben, über welches sie aber das geringste nicht fordern, noch nehmen sollen.

5) Vornehmlich sollen die Kreis=Ausreuter und Boten, da ihnen ohnedem oblieget, des Kreis beständig wegen der Bettler zu visitiren, und sie dafür besondere Zulage erhalten, zugleich auch auf Wege, Dämme und Brücken im Kreise fleißige Aufsicht haben, und was nicht im gehörigen Stande befunden wird, dem Landrath unverzüglich anzeigen, wie sie denn auch hierdurch specialiter angewiesen sein sollen, außerdem, den Kreis wegen der Wege, Dämme und Brücken besonders dreimal im Jahre zu bereisen, und zwar zweimal zu der Zeit, wann die Wege am tiefsten sind, als einmal im Herbst und das zweitemal im Frühjahr, und dann das drittemal im Junio, wann nehmlich an denselben die Haupt Reparationes vorgenommen werden müssen. Von diesen drei Haupt=Visitationen müssen sie dem Landrath jedesmal schriftlichen Rapport abstatten, und wenn sich hiernächst finden sollte, daß sie nicht alles schadhafte gehörig und umständlich angezeiget, sollen dieselben nachdrücklich bestrafet werden, auch wenn andere Executores oder Ausreuter dergl. Mängel in denen Kreisen anzeigen würden, denenselben die Exekutions=Gebühren ex propriis bezahlen.

6) Der Landrath hat also dahin zu sehen, daß die Kreis=Ausreuter oder Boten diesem allen aufs genaueste nachkommen, auch daß bei den drei Haupt=Visitationen nichts übergangen werde, sonst er sich selbst dafür responsable machen würde; sobald aber die Ber. von den Haupt=Visitationen an ihn abgestattet sein, oder ihm sonst etwas gemeldet worden, hat er ohne Aufschub zu verfügen, daß alles schadhafte gebessert und in brauchbaren Stand gesetzet werde. Weil aber im Herbst und Frühjahr die Reparationes dergestalt nicht völlig geschehen können, daß sie von beständiger Dauer sind; so soll zwar alsdann eine möglichste Interims=Besserung vor der Hand genung sein, es soll aber die Haupt-Reparation im Junio und Julio, zwischen der Saat= und Erndte=Zeit mit Ernst vorgenommen werden, und hat der Landrath denenjenigen, auf deren Grenzen dergleichen unbrauchbare Wege, Dämme und Brücken befunden werden, eine schriftliche Ordre zuzustellen, auf welche Art eigentlich die Ausbesserung geschehen soll, allenfalls, und wann die

Reparation etwas difficil ist, kann er des näheſten Land=Baumeiſters Sentiment über die Reparation erfordern; welcher ihm ſolches ohne Schwierigkeiten zu ertheilen hiedurch angewieſen ſein ſoll. Dieſe Ordre muß er dem Kreis=Ausreuter bei der Bereiſung im Junii, und gegen das Ende der Saat=Zeit, zur Intimation an diejenige Stadt oder Dorf zuſtellen, auf deren Feldflur die Reparation geſchehen ſoll, mit dem Andeuten, daß ſie nach Verlauf gewiſſer Zeit mit der Reparation angegebenermaßen ſofort den Anfang machen, zu welchem Ende denn der Kreis=Ausreuter nochmahlen nach Verfließung ſolcher Zeit dahin zu ſenden, ihm auch zugleich ein Exekutoriale mitzugeben, daß, wofern der Anfang noch nicht mit Nachdruck gemachet, er ſich ſo lange auf Exekution bei den Säumigen einlegen ſolle, bis die Arbeit nicht nur angefangen, ſondern auch mit Fleiß fortgeſetzt worden. Die Exekutions=Gebühren für den Ausreuter werden à Zwölf Groſchen auf jeden Tag feſtgeſetzt, außer welchem aber derſelbe weder Futter noch Mahl fordern, ſondern ſich und ſein Pferd ſelbſt unterhalten muß. Sollten die Executiones auf die ſäumigen Städte verfügt werden müſſen, ſollen die Exekutions=Gebühren nicht aus den Kämmereien, ſondern von den Magiſträten und Stadt=Verordneten ex propriis bezahlet werden. Uebrigens müſſen die Kreis=Ausreuter ſich nicht unterſtehen, ohne eine ſchriftliche Ordre von dem Landrath das geringſte von Städten und Dörfern zu fordern.

7) Welchergeſtalt nun die Kreis=Ausreuter alles im Kreiſe befunden, und was darauf der Landrath wegen Reparirung der ſchadhaften Wege, Dämme und Brücken veranlaſſet hat, davon hat derſelbe mit Ende Mai ſchriftlichen Bericht an die Krieges= und Domainen=Kammer abzuſtatten, auch die Berichte der Kreis=Ausreuter mit anzulegen, damit allenfalls die Kammer ihm mit näherer Inſtruktion an die Hand gehen könne.

8) Zu Anfang des Juli muß der Landrath die angezeigten unbrauchbaren Wege und Dämme ſelbſt in Augenſchein nehmen, und examiniren, ob die Reparation auch vorgeſchriebermaßen und dergeſtalt geſchehen, daß bei naſſem Wetter und tiefen Wegen im Herbſt und Frühjahr ſolche ungehindert zu paſſiren. Sollte er finden, daß die Reparation nicht auf eine dauerhafte und beſtändige Art geſchehen, muß ſolches noch von ihm veranlaſſet werden. Zu dieſer Bereiſung ſoll ihm freier Vorſpann im Kreiſe gegeben werden, und wann ſich Säumige finden, ſollen ihm ſelbige die Diäten bezahlen, auch überdem mit Exekution ſo lange beleget werden, bis ſie Folge geleiſtet. Da dann dem Landrath frei ſtehet, wann die Exekution durch den Kreis=Ausreuter nichts fruchten wollte, ſich von der näheſten Garniſon militairiſche zu erbitten.

9) Müſſen, nach natürlicher Billigkeit, die gemeinen Wege, Dämme und Brücken von denen im brauchbaren Stand geſetzet und darin erhalten werden, auf deren Grenz=Fluren ſolche belegen ſind, es wäre denn, daß ein anderes rechtlich ausgemachet, und von dem Gegentheil nicht geleugnet werden könnte. Wann aber desfalls noch einiger unentſchiedener Streit wäre, hat der Landrath die Parteien an die Landes=Juſtiz=Collegia zu verweiſen; es müſſen aber nichts deſto weniger die unbrauchbaren Wege ꝛc. ohne Aufſchub in Stand geſetzet und die Sache nach der natürlichen Billigkeit eingerichtet werden, daß alle, ſo an den Fluren ihren Antheil haben, auch pro rata die Wege, Dämme und Brücken in Stand bringen.

Und weil auf dem platten Lande zu den gemeinen Laſten kein andres principium repartitionis als der Hufen=Stand iſt, ſo müſſen die Landräthe ſolches principium auch hierin folgen, und darnach die Eintheilung machen, da denn, wann casu litogioso hiernächſt ein oder anderer exemtionen bei denen Landes=Gerichten ausmachen würde, pars succumbens ihm gehörige Satisfaction geben muß. Indeſſen hat der Landrath, wie vorbedacht, ſich nach dem Ausſchlag der Sachen nicht aufzuhalten, ſondern es bleibet bei dem Principio generali nach dem Hufen=Stand.

10) Von dem Onere der Unrerhaltung der Wege, Dämme und Brücken, können, wofern das Gegentheil in continenti nicht zu erweiſen, wegen des allgemeinen Gebrauchs und Nutzens keine Hufen, ſie mögen ritterfrei oder ſteuerbar ſein, eximiret werden, es wäre dann, daß einer Herrſchaft allein ein ganzes Dorf gehörete, und ſonſt Niemand an der Feldflur Antheil hätte, alsdenn der Herrſchaft frei ſtehet, durch ihre Unterthanen im Dienſt die Repartitiones zu bewerkſtelligen. So können auch die Prieſter=Kolonie von den Pfarr=Hufen von den Stein= und Sand= auch andern Fuhren, und ſonſtigen Handdienſten nicht befreiet ſein, weil ſie ſowohl, als alle übrigen Einwohner, die Wege, Dämme und Brücken gebrauchen, alſo ihr eigen Intereſſe erfordert, daß ſie in gutem Stand erhalten werden. Wenn aber baares Geld aufzubringen, ſollen ſie damit verſchonet werden, weil ſie nur Zeit Pächter ſind, und per indirectum die Laſt auf den Pfarrer fallen würde, welchenfalls alſo die Gemeinen die Pfarr=Hufen übertragen müſſen. Von denen Pfarr=Bauer=Hufen aber müſſen Coloni alles thun, was andere Dorfs=Nachbaren von ihren Hufen zu thun ſchuldig ſind.

11) Die öffentlichen Land= und Heerſtraßen müſſen wenigſtens 2½ Rheinländiſche Ruthen, oder 30 Fuß breit ſein, und durch Aufwerfung der Graben, Auffetzung großer

Feld-Steine, oder durch Holz und Ricken nicht enger eingeschränket werden, damit die Reisenden und die Frachtwagen sich einander ausweichen können.

12) Weil aber durch die breiten Landstraßen dem Landmann von seinem Acker nicht wenig entzogen wird, so müssen die tiefen Wege erhöhet, zu beiden Seiten Gräben gezogen, und die auszuwerfende Erde auf gut gebundenen Faschinen in den Weg geworfen, und sodann so viel Sand darauf gefahren werden, daß das Wasser den erhöheten Weg nicht erreichen noch überschwemmen kann, und ist vornehmlich dahin zu sehen, daß das Wasser, wo es Gefälle hat, durch Graben oder wenigstens tiefe Scheide-Fahren aus dem Wege abgeleitet werde, und muß solchenfalls denjenigen, deren Acker hierzu durchgegraben werden müssen, von denen Nachbaren entweder durch Anweisung eines Beylandes, oder sonst durch Uebersehung in den Abfuhren, oder bei andern gemeinen Nachbarlichen Anlagen, billige Erstattung geschehen.

13) Die hohlen Wege müssen in sofern es thunlich, und die etwa an beiden Seiten liegende hohe Berge es nicht verhindern, so weit ausgestochen werden, daß 4 Pferde neben einander gespannet, solche gemächlich passiren können, und außerdem zu beiden Seiten Graben bleiben, worinn das Wasser seinen Abfluß haben kann, damit es nicht in den Fahr-Weg laufen und solchen unbrauchbar machen könne. Die Verbreitung der hohlen Wege kann dadurch am füglichsten geschehen, daß die Erde oben zu beiden Seiten in den Weg herunterstürzet, und dadurch der Weg erhöhet, werde, wozu allenfalls Faschinen zu Hülfe genommen werden können. An denen Lehmichten Bergen müssen vornähmlich die holen Wege, zwischen den Seitengraben, mit gut gebundenen Faschinen und darauf gefahrenen Sand, dergestalt erhöhet werden, daß das Regenwasser von der Mitten des Fahrweges zu beiden Seiten in die Seiten-Graben ablaufen und den Weg nicht austiefen kann.

14) Weilen die Knüppel-Dämme von gar kurzer Dauer sind, und dazu viel junges Holz ohne Nutzen verhauen wird, so müssen solche nach und nach, so viel nur immer möglich ist, abgeschaffet, und wann zu ordentlichen Stein-Pflastern die Kosten nicht ausfindig zu machen, im Grunde gut gebundene Faschinen geleget, aus denen zur Seite zu ziehenden Graben die Erde darauf geworfen, und sodann genugsamer Sand darauf gefahren werden, daß die Dämme die gehörige Höhe erreichen, und weil dergestalt diejenige, denen die Erhaltung solcher Knüppel-Dämme obliegegt, von den vielfältigen Reparationen befreiet werden, so müssen Landräthe an einem jeden Ort, wo dergleichen Knüppel-Dämme befindlich, gewisse Ruthenzahl alljährlich aufsetzen, welche die Einwohner nach obbeschriebener Anweisung einzurichten haben, allenfalls und wann die hohen Dämme, durch eine hinlängliche Dossirung auf der Seiten, nicht genugsam versichert werden können, müssen ganz Stücken Holz zu den Seiten angelegt werden, um den Damm dadurch zu befestigen.

15) Weil auch an einigen Orten hohe Sand-Berge anzutreffen, welche im trockenen Sommer, und wenn der Sand nicht stehet, denen Reisenden oft beschwerlicher, als andere tiefe Wege, zu passiren fallen, so müssen an solchen Sand-Bergen, wofern die Kosten zum Stein-Damm nicht auszumitteln, Knüppel-Dämme gemacht werden.

Wann in der Nähe Schneidemühlen vorhanden, muß Sage-Spohn in den Fahrweg gefahren werden, wodurch dergleichen Sand-Wege am besten in passablen Stand gesetzt werden können.

16) Soll sich Niemand bei 10 Rtl. Fiskalstrafe und Erstattung aller Unkosten unterstehen, einen Reisenden, wegen des durch das Ausfahren auf dem Acker etwa verursachten Schadens, zu pfänden, und in seiner eignen Sache Kläger und auch Richter zugleich zu sein, zumal es oft geschehen, daß Knechte oder auch wohl gar Wirthe, aus Muthwillen, und um Biergeld zu erzwingen, den Reisenden aufgepasset, und obwohl sie selbst gewußt, daß aus Noth der Beiweg gesuchet werden müssen, sie dennoch gepfändet: Wenn aber auch gleichwohl ein Reisender, um einer kleinen Ungemächlichkeit willen, aus dem rechten Fahrweg auf besäete Aecker ausbeuget und Schaden verursachet, soll derselbe verfolget, in der nähesten Stadt vom Magistrat Zoll- oder Accise-Amt, oder auch von dem Landrath des Kreises, und wenn alle diese zu weit entfernt, von der nähesten fremden Gerichts-Obrigkeit angehalten, und zur Erstattung des Schadens verurtheilt, doch aber niemand unverhörter Sache bestraft werden.

17) Die Poststraßen, welche besonders zum Behuf der Posten angelegt sind, müssen sich Privatpersonen, und insonderheit die Frachtfuhrleute, enthalten, und aus den gemeinen Land- und Zollstraßen nicht weichen, wie es sonst hergebracht ist.

Wann aber Reisende, und in specie die Fracht-Fuhrleute, über impassable Wege einer oder andern Gegend rechtmäßig zu klagen haben, sollen sie sich bei dem nächsten Zoll- oder Accise-Amt melden, und sollen die Zoll- oder Accise-Aemter schuldig sein, ihre Klage ad Protokollum zu nehmen, und solche dem Landrath des Kreises zuzusenden, damit ihre Klage weiter untersuchet, und wer schuldig befunden wird, bestrafet werden könne, welche Strafe auch vornehmlich den Kreis-Ausreiter oder Boten betreffen soll, wenn er den schadhaften Weg dem Landrath nicht vorher angezeigt hat.

Nach diesem allen haben männiglich, welchen es angehet, sich zu achten, insonderheit aber die Landräthe dahin zu sehen, daß die Wege, Dämme und Brücken in gehörigen Stand gesetzet, und darin erhalten werden, sonst und wenn jemanden der Reisenden daher einiger Schaden entstünde, sie dafür stehen, und dem Beschädigten Erstattung thun müssen, da sie dann ihren Regreß an diejenigen nehmen können, durch deren Nachlässigkeit der Schaden verursachet worden.

Uebrigens und wenn etwa wegen eines oder andern Weges, Dammes oder Brücken, bereits ein besonderes approbirtes Regl. vorhanden, oder noch gemacht werden möchte, hat es dabei billig sein Bewenden, und sollen dergleichen Special-Regl. durch dieses Generale nicht gehoben sein.

18) Als auch die Landstände bei gehaltener Konferenz erinnert, daß die Wegweiser unterhalten, und wo sie umgefallen, neue von eichenen Holze gesetzet, die Schriften tief genug eingeschnitten, die Hecken in den Dörfern von gehöriger Breite, und wenigstens 14 Fuß breit, gelassen, in denen Heiden die über die Wege hangende Zweige abgehauen, auch Stubben und Wurzeln, so viel immer möglich, aus dem Wege geräumet, keine Lehm-Kuhlen oder Gruben nahe an den öffentlichen Wegen ausgegraben, die Trifften bei den Dörfern, und die hohlen Wege, bei tiefen Schnee ausgeworfen, und passabel gemachet, die in den Wegen liegende Steine eingesenket, die kleinen Wege überall so breit, daß 4 Pferde neben einander bequem gehen können, gemacht, die in denen Dörfern fast ganz ausgefahrene Stein-Dämme binnen gewisser Zeit repariret, die Brücken mit guten Bohlen beleget, und auf 16 Fuß breit angefertiget, auch mit einem Geländer versehen, die Dämme vor den Brücken in der Höhe derselben angepflastert, auch mehrere Brücken an Orten, wo das Wasser aus den tiefen Wegen ablaufen kann, angefertiget, und endlich, daß in denen Heiden die zu nahe stehende oder überhangende Bäume weggehauen, auch sonst kein Baum in den Weg gefället, die von selbst umgefallene aber ohne Verzug aus dem Wege geräumt, und die Wege freigehalten werden, solches alles wird approbiret, und müssen also die Landräthe jederzeit darüber mit Nachdruck halten.

Sr. K. Maj. befehlen demnach allergnädigst, daß dieses Regl. zum Druck gebracht und überall im Lande publicirt, auch in denen Krügen auf denen Land- und Heerstraßen öffentlich angeschlagen, und darüber mit Nachdruck gehalten werde. Signat.

Berlin, den 25. Juni 1752.

Friederich.

A. O. v. Viereck. F. W. v. Happe. A. F. v. Boden. A. L. v. Blumenthal. H. C. v. Katt. G. D. v. Arnim.

(N. C. C. Tom. I. pag. 335. Nr. 35. de 1752, Rabe's Samml. Bd. I. Abthl. 2. S. 310.)

2) Das Geheime Ober-Tribunal hatte in den Erk. v. 13. Jan. 1845 (Entsch. Bd. 12. S. 445.) und v. 4. Mai 1847 (Rechtsfälle Bd. 1. S. 149. Nr. 70.) angenommen,

> daß die Vorschrift im §. 9. des Pommerschen Wege-Regl. v. 25. Juni 1792 auf öffentliche Land- und Heerstraßen keine Anwendung finde, sondern daß die Pflicht zu deren Unterhaltung nach den Vorschriften des A. L. R. II. 15. §§. 11. ff. beurtheilt werden müsse.

Als im Jahre 1848 der III. Sen. des gedachten Gerichtshofes diesen Grundsatz verlassen und jene Vorschrift des Pommerschen Wege-Regl. auch auf die öffentlichen Landstraßen beziehen wollte, wurde die Frage an das Plenum gebracht:

> ob das Pommersche Wege-Regl. v. 25. Juni 1752 sich rücksichtlich seiner Festsetzungen über die Unterhaltungs-Verbindlichkeit der Wege, Dämme und Brücken im §. 9. auch auf die öffentlichen Land- und Heerstraßen erstrecke?

Der Plenarbeschl. v. 4. Sept. 1848 hat diese Frage bejahet und den Grundsatz angenommen,

> daß in Pommern auch die Unterhaltung der öffentlichen Land- und Heerstraßen provinzialrechtlich denen obliegt, auf deren Grenzfluren solche belegen sind.

In den Gründen wird nachgewiesen, daß dieser Grundsatz bereits in den älteren Pommerschen Verordnungen, über das Wegewesen (Landtagsabschied d. d. Wolgast den 10. März 1614, Pat. v. 17. Nov. 1692, Pat. v. 28. Juli 1706 und Ed. v. 6. Mai 1709) angenommen sei, und daß nicht zu vermuthen sei, daß das Regl. v. 25. Juni 1752 eine Abweichung hiervon habe anordnen

wollen. Sodann wird dies auch aus dem Zusammenhange des letzteren Gesetzes selbst dargethan. (Just. Min. Bl. 1848. S. 357., Entsch. Bd. 17. S. 49.)

B. Das Herzogthum Neu-Vorpommern und das Fürstenthum Rügen betreffend.

1) In Betreff der Last der Wegebesserung bestimmte:

a) der Landtags-Abschied d. d. Wolgast den 10. März 1614 wörtlich Folgendes:

So viel aber die Refektion und Besserung der Land- und anderer Wege, imgleichen Dämme und Brücken betrifft, sollen dieselben von dem Grundherrn geschehen, und da dieselben in solchem Werke zu schwach, die Benachbarten dazu zu helfen schuldig sei. (Dähnert's Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden ꝛc., Bd. I. S. 634.)

b) In dem Landtags-Abschiede d. d. Wolgast den 16. Dec. 1669 ist dies mit folgendem Zusatze wiederholt:

Und da die Wege von der Bewandniß befunden, daß demjenigen, so Grundherr ist, und solche Reparation zu thun zu schwach, und dahero ihm allein nicht anzusinnen, dafern er keine Zölle hebet, die Nachbarn auch auf eine Meile, und darüber, auf beiden Seiten, dafern dieselbe nicht ihres Orts, oder auch in gleicher oder näher Vicinia genug zu thun hätten (so den Deputirten zu arbitriren gelassen wird) damit anzuweisen ꝛc. (a. a. O. S. 702.)

In Gemäßheit dieser Anordnungen sind durch das Reg.-Reskript d. d. Wolgast den 19. Sept. 1670 (a. a. O. Bd. 3. S. 1046. Nr. 15.) die Wegebesserungen eingeschärft, und auch alle folgenden Gesetze erlassen; namentlich ist dieser Grundsatz noch anerkannt:

a) in der V. v. 29. Sept. 1681 wegen Reparirung der Wege (a. a. O. Bd. 3. S. 1051. Nr. 18. [wo diese V. indeß unrichtig v. 26. Dec. 1662 datirt ist] u. Suppl. Bd. 4. S. 655.),

b) in der Polizei-Ordn. im Herzogthum Vorpommern v. 18. Dec. 1672, wie sie im Jahre 1681 revidirt und verbessert ist, cap. 19. (a. a. O. Bd. 3. S. 378.)

c) in der V. v. 29. Mai 1688 wegen der Wege-Reparation (a. a. O. Bd. 3. S. 1052.),

d) in den Reg.-Reskripten v. 2. Juni 1702 und 15. Okt. 1704 wegen der zu bestellenden curatorum viarum (a. a O. S. 1054.),

e) in dem Reglement v. 21. Mai 1708 wegen der Wegebesserung (a. a. O. S. 1056.),

f) in den erneuerten V. wegen Besserung der Wege, Dämme und Brücken v. 8. Aug. 1721, 3. Aug. 1730, 14. Dec. 1742 und 30. Jan. 1754 (a. a. O. S. 1058.), endlich

g) in der V. v. 14. Aug. 1777. (a. a. O. Bd. 2. S. 607.)

2) Festgesetztes Regl. v. 21. Mai 1708 wegen der Wegebesserung, nebst Specifikation der Landwege in Pommern.

Demnach Sr. Hochgräfl. Exc. und die K. Reg. auf entgenommenes Gutachten der anwesenden Herren Landes-Deputirten der Nothdurft befunden, ein gewisses Regl. wonach die höchst nöthige Wegebesserung in den Distrikten sowohl, als in den K. Aemtern hinführo angestellet, und zum gedeihlichen Effekt gebracht werden soll, zu verfassen und publiciren zu lassen; So wird solches mittelst gegenwärtigen Patents zu Männiglichs Wissenschaft kund gemachet, und lautet dasselbe wie folget:

Weil um Michaelis, als ein halbes Jahr vorher, vor denen Curatoribus Viarum erkundiget werden muß, was im nächstfolgenden Frühling oder Sommer an einem jeden Orte vor oder sofort nach der Saatzeit zu bessern die Nothwendigkeit erfordert; So hat der Curator solches schleunigst demjenigen alleine, zu dessen Gütern die Landstraße, und was darinnen an Wegen, Brücken und Dämmen zu repariren ist, gehöret, schriftlich anzuzeigen, daß er alsobald vor oder nach der nächstfolgenden Sommer-Saatzeit, falls er nicht eher dazu gelangen möchte die Reparation nach Nothdurft, und wie er, der Curator, befindet, daß es tüchtig und beständig gemachet werden müsse, bei unausbleiblicher Fiskalischer Animadversion zu beschaffen habe, und darüber seine Erklärung binnen 8 Tagen zu erfordern; Dafern aber der excitirte Possessor stille schwiege, hat der Curator solches pro Consensu anzunehmen, und, wie zu rechter Zeit Anstalt verfüget werde, und der Effekt erfolge, fleißig zu observiren.

Im Fall aber der excitirte Possessor aus einer der in der Polizei-Ordnung exprimirten Ursachen zur Beihülfe provocirte, und der Curator dieselbe probable befinde, muß er solches den nächst Angrenzenden, so viel er deren zur Reparation nöthig zu sein urtheilet, jedoch nicht weiter, als bis auf eine Meile herum, es wäre denn, daß bei ausserordentlichen Fällen, so mehrere Beitrag erheischen, die Vicinia nach dem Landtags-Abschiede de Anno 1669 auch über eine Meile, jedoch mit möglichster Moderation zu extendiren, alsofort schriftlich andeuten.

Weil nun die requirirte Beihülfe contestiret, und davon auf gütliches Zusprechen des Curatorii nicht abgestanden, lieget diesem ob, mit dem Landrath oder Distrikts-Kommissario des Ortes, oder wenn irgend der Curator selbst Distrikts-Kommissarius, auch kein Landrath vorhanden wäre, mit einem anderen verständigen Eingesessenen darüber unverzüglich zu communiciren, da nöthig mit demselben den Ort, welcher einer Reparatur bedarf, in Augenschein zu nehmen, die dazu erforderten Unkosten etwa zu determiniren, und davon aufs schleunigste der K. Reg. entweder conjunctim oder worinnen sie discrepiren besonders einen Ber. abzustatten, die hierauf Mandata cum Clausula mit expresser Ausschließung aller Dilationen der Contradicenten durch den Curatoren insinuiren und wenn sie innerhalb der präfigirten drei wöchentlichen Frist mit ihren hauptsächlichen Causalibus sich melden oder nicht, alsdann in casu irrelevantiae ein Mandatum poenale sine Clausula an sie ergehen lassen wird, wo wider der etwa eingewendeten Appellation kein mehrer Effectus, als nur allein devolutivus verstattet werden, auch danächst im Fall nicht erfolgter Parition der Advocatus Fisci, auf erstes Anzeigen des Curatoris, seines Amtes zu pflegen haben soll; zu welchem Modo procedendi die Zeit zwischen dem Herbst, da die Besichtigung der Wege geschehen muß, und zwischen den Monat Junius folgenden Jahres zu nehmen ist. Bei denen aber, welche Damm-Brücken oder Wege-Zoll haben, und auf geschehene Verwarnung mit der angezeigten Repartition nicht verfahren, bedarf es gar keines andern, als nur allein einer prompten Exekution wider die Einheber eines solchen Geldes, ohne Ansehung der Person.

Damit auch über die Besserung und Reparation des Ortes, welcher alleine in dem Bezirke entweder eines K. Amtes: oder eines von Adel, oder einer Sadt oder deren Ländereyen lieget, keine Weitläufigkeit entstehe, noch daß einer dem andern seine Last pro parte zuschiebe, zu besorgen haben möge; So sollen in obbemeldeten Fällen die von der Ritterschaft an ihrem Orte unter sich die Sache alleine ausmachen, desgleichen die von Städten, bei welchen nach der Verfassung die Cammerarii curam Viarum haben, ebenmäßig zu thun beflissen sein; welchem auch die Königs-Aemter sich nicht zu entziehen haben. Allwo aber der Locus Repartionis zwischen diesen zweien oder dreien Partheien gemein wäre, müssen die in Cammunione stehenden über die Eintheilung sich vergleichen, oder von den Curatoribus Viarum, wie vorgemeldet, verfahren werden.

Die Wälder und Büsche, wodurch die Land-Wege gehen, werden von denen, welchen die Wege-Besserung oblieget, durchgehauen und aufgeräumet.

Die Breite der Wege und Dämme ist zum wenigsten so weit zu extendiren, daß darauf zwei große Frachtwagen einander bequemlich ausweichen können.

Die Brücken müssen an denen Orten, wo das Wasser breit und tief, mit Lehm und Balken wohl versehen werden.

Die freien Leute auf dem Lande werden nach Unterschied derselben bei denen Gütern, woselbst sie sich aufhalten, entweder zu einer Geldhülfe, oder zu Handdienst, vor der Obrigkeit des Ortes, die zur Besserung des Weges concurriren muß, jedoch citra praejudicium, mit angehalten. Es werden auch die Pensionarii sowohl bei diesen, wenn sie im Contrakt begriffen sind, als bei den Unterthanen, ein gleiches beobachten, und haben dieselben der Letzteren halber unter dem Scheine, daß ihnen durch diese Arbeit der Unterthanen in den Diensten etwas abgehe, an die Herrschaft keine Prätention zu machen, vielmehr auch für ihre Person dem Publico zum Besten alle Sorgfalt zu nehmen, und selbst Beihülfe zu thun.

Woselbst kein Holz zu den Wegeweiser-Pfosten vorhanden, wollen Se. Hochgräfl. Exc. und die K. Reg. auf geziemendes Ansuchen aus den nächst angelegenen Amts-Holzungen die Nothdurft dazu assigniren und abfolgen lassen.

Schließlich ist eine Specifikation der Land-Wege allhier beigefüget[1]), worauf bei der angezielten Reparation und Besserung der Wege, Brücken und Dämme insonderheit das Augenmerk zu richten, übrigens auch in denjenigen, so in diesem Regl. nicht exprimiret, die Polizei-Ordnung und der Landtags-Abschied de anno 1614, zum Fundament und Richtschnur zu nehmen.

---

[1]) Da diese Specifikation gegenwärtig ohne praktisches Interesse ist, so ist dieselbe nicht mit abgedruckt worden.

Und werden dahero die verordneten Curatores viarum nicht weniger als alle und jede, welche zu der Wege-Besserung concurriren, oder denen es sonst auf einigerlei Weise angehet, sich danach achten, und dieses zur gemeinen Wohlfahrt und Besten des Landes angezielte Werk solchergestalt befördern zu helfen angelegen sein lassen.

Urkundlich rc. Stettin, den 21. Mai 1708.

Subsc. Regim.

(Dähnert's Samml. Pommerscher und Rügischer Landesurkunden rc. rc., Bd. III. S. 1056. Nr. 23.)

3) V. der K. Reg. zu Stralsund v. 14. Aug. 1777 wegen Verbesserung der Poststraßen, Land- und Kommunikations-Wege, Dorfstraßen, Dämme und Brücken, wie auch Erneuerung der Wegeweiser-Pfosten.

Wir rc. rc. Thund kund hiermit rc. rc. Gleichwie es sich nun

Imo von selbst verstehet, daß es der Regel nach ein eigenthümliches Onus eines jedweden Eigners und Besitzers sei, die auf seinem Fundo befindlichen Wege, Dämme und Brücken jederzeit in passablen unzerrissenen und unzerbrochenen Zustande zu erhalten, auch zu dem Ende die den Weg verderbende Gewässer durch Gräben abzuleiten, alle ausgefahrene Tiefen und Grüften aber alljährlich aufzufüllen und wieder herzustellen, also wird, bei der bekannten Unwirksamkeit derer Herbstbesserungen, hiezu insonderheit die nach vollbrachter Sommersaat bis zur Erndte einfallende Zeit bestimmet, während welcher ein jeder Guts-Besitzer, er sei Eigner, Pfandträger oder Pächter, seine Obliegenheit ohne alle Ausflucht, bei Strafe der bereitesten Exekution, zu erfüllen hat[1]).

Da sich gleichwohl

IIdo verschiedene Ausnahmen von dieser Regel aufgeben, und hin und wieder der Fall eintritt, wo, nach Beschaffenheit und Länge des Weges, in Proportion des Gutes, über dessen Grund und Boden derselbe gehet, dem Eigner oder Besitzer desselben die alleinige Refection zu einer ganz besonderen Last gereichen oder gar unthunlich, und daher ohne Unbilligkeit nicht anzumuthen sein dürfte, weshalb in dergleichen Fällen auch schon, mittelst hiebei voriger Landes-Verordnungen, die Concurrence derer Benachbarten auf anderthalb Meilen weit bestimmet und festgesetzet zu befinden, wornach vorzeiten die Austheilung einiger Wege und Landstraßen bereits geschehen und durch Pfähle bemerkt worden, so behält es nicht nur dabei überhaupt sein Bewenden, und sind diejenigen Communen, Dörfer und deren Besitzer, von deren ehemaligen Theilnehmung in quanto et quali auf irgend eine rechtbeständige Art constiret, schlechthin und ohne alle Einwendung schuldig, dieser ihnen bereits incumbirenden, obwohl eine Zeit her sehr vernachlässigten, Obliegenheit, bei Strafe der promptesten Exekution, ein ungesäumtes Genüge zu leisten, auch zu solchem Ende, unter gehöriger Aufsicht des Wege-Inspektors, und bei darüber etwa entstehender Differenze, mittelst Zuziehung des derer zu dem Wege-Departement verordneten Distrikts-Deputirten, Amtshauptleute und städtischer Wege-Curatorum, die durch Länge der Zeit etwa vergangene Pfähle wiederum zu verneuern, oder statt dessen hohe Steine, worauf die Nummer des zur Besserung concurrirenden Dorfes bemerkt ist, zu substituiren, sondern es wird auch in allen übrigen Fällen obbesagter Art, wo die alleinige Refection durch den Gutsbesitzer nicht beschaffet werden kann, wenn etwa von Alters her sich daselbst keine Spuren der Vertheilung auf Benachbarte befinden sollten, letztere in eben dem Maaße hiermit verordnet und anbefohlen, und soll selbige sofort nach vollbrachter Erndte, unter der Direktion des General-Wege-Inspektors, mittelst Zuziehung der dahin verordneten Distrikts-Deputirten, Amtshauptleute und städtischer Wege-Curatorum, und noch vor Winters überall, wo dergleichen applicable gleichfalls verfüget, die Grenzen eines jeden Antheils durch Steine oder Pfähle billig mäßig bestimmet, diese Bestimmung aber gehörig verzeichnet, und sämmtliche Designationes derer bereits von Alters her bestimmten oder noch jetzt zu bestimmenden Antheils zur Approbation Sr. Durchlaucht und der K. Reg. eingereichet werden, und wenn letztere erfolget, sollen alle und jede Landeseinwohner sich derselben zu unterwerfen schuldig, und dawider so wenig im ersteren, wie in diesem Falle, einige Appellation anders, als nur blos qua effectum devolutivum admissible sein. Es verstehet sich jedoch hiebei von selbst, einestheils, daß bei bloßen Kommunikations-Wegen, so lediglich zwischen Grenzbenachbarte etabliret, eine solche Repartition gar nicht Statt habe, anderntheils aber auch bei sonstigen Landwegen zu keiner dergleichen neuerlichen Eintheilung, wodurch den Nachbaren eine Concurrence erwächset, ohne besondere Ursachen, und nur alsdann zu schreiten, wenn entweder weit ausgedehnte Niedrigungen

[1]) Ueber die Räumung der Gräben, Ströme, Bäche, Fuhrten und Wasser-Läufe ist ein besonderes Patent der K. Reg. zu Stralsund v. 18. Nov. 1775 erlassen, welches sich in Dähnert's Urkunden-Samml. abgedruckt findet.

aufzufüllen, oder lange Dämme anzulegen und zu unterhalten, oder auch überhaupt die Situation, durch die Natur der Gegend und des morastigen Grundes, ausnehmend beschwerlich und also beschaffen, daß die Refection nach des Gutes Verhältniß ohne außerordentlichen Nachtheil dessen Besitzers, solitarie nicht zu bewirken stehet. Außer diesen und dergleichen Fällen behält es bei der Regel, daß jeder Gutsbesitzer in suo die Wege-Reparation allein zu übernehmen habe, schlechthin das Bewenden, gleich wie denn auch in specie derjenige, dem von Alters her die Erhebung eines Dammgeldes nachgegeben worden, auf keine fremde Beihülfe Anspruch zu machen, sondern, bei Verlust dieses Rechtes, seinen Weg allein im tüchtigen Stande zu unterhalten hat. Wie jedoch

IIItio bei solchergestalt einzutheilenden Landwegen die Art des Beitritts der Benachbarten, sowohl in Ansehung der Materialien, als der dazu erforderlichen Arbeiten, annoch einer näheren Bestimmung bedarf, so werden hiebei annoch folgende Principia festgesetzet:

a) daß ein jeder Eigner und Besitzer die Materialien zur Wegebesserung, als Steine Sand und Holz, in soferne sie auf seinem Felde vorhanden, selbst zu fourniren und anzuweisen habe.

b) Daß das Dämmerlohn zu denen Dämmen, das Zimmerlohn zu denen Brücken, und das Gräberlohn zu denen Gräben, dessen alleiniges Onus sei.

c) Daß von denen zu seiner Hülfe zu repartirenden Nachbarn nichts weiter, als Fuhren und Handarbeiten, zu erfordern.

d) Daß jedoch, wenn auf dem Felde selbst, weder Steine noch Sand vorhanden, die nächstanliegende Felder in der Verbindlichkeit sein sollen, von denen ihnen unschädlichen Orten beides verabfolgen zu lassen.

e) Daß denen Helfenden der Holzbedarf zur Besserung zu geben nicht anzumuthen sei, ausser bei bereits repartirten Wegen auf den ihnen hiebevor zugetheilten Antheil, dessen Refection sie überall, nach Maaßgabe der älteren dazu subsistirenden Verbindlichkeiten, zu beschaffen haben, und daß endlich

f) Ein jeder Benachbarter den Abfluß des durch Abzugs-Gräben von denen Wegen abzuleitenden Gewässers auf eigene Kosten in suo zu beschaffen, der danächst Angrenzende aber solchen immer weiter und sofort an völlig zu befördern ohne alle Widerrede schuldig sei. Damit nun

IVto alles dieses desto zuverlässiger erfüllet und ins Werk gesetzet werden möge, so soll dem allgemeinen Wege-Inspektori, mittelst Einschärfung der ihm ertheilten Instruktion[1]), hiedurch wiederholt aufgegeben sein, nicht nur die obangezielten Eintheilungen allenthalben gehörig, und zwar noch für Eintritt dieses Winters, unter Assistenz derer dazu ernannten Deputirten und Amtshauptleute, auch respective städtischer Wege-Curatorum, zu beschaffen, sondern auch in jedem Jahre, zu Anfange des Mai-Monats, alle und jede Poststraßen, Land- und Communikations-Wege zu bereisen, denen Eignern oder Besitzern derer Güter die schadhaften Stellen derselben, und die nothwendige Aufräumung derer Seiten- und Abzugs-Gräben anzuzeigen, und selbige zu deren prompten Refection, wobei hauptsächlich Steine und Sand zu adhibiren, das Holz aber mit der Zeit gänzlich ausgeschlossen werden soll, anzumahnen, hiebei auch auf die überall verdorbene Dorfstraßen und gänzlich ruinirte Steindämme, besonders im Domanio, das genaueste Augenmerk zu richten, auf denen großen Landwegen aber die Wiederherstellung derer Wegeweiser-Pfösse, nach Maaßgabe der letzten unterm 30. Jan. 1754 dieserhalb publicirten Landesverordnung, zu befördern; sodann aber beim Schlusse des Juli-Monats sothane Reise zu wiederholen, und diejenigen, so in ihrer Obliegenheit säumig befunden werden, ohne alle weitere Anfrage mit Exekution zu belegen, allenfalls aber und bei verspürender standhafter Renitenz die mangelhaften Stellen durch dazu gedungene Leute selbst verbessern zu lassen, da denn die aufgewandten Kosten durch den Landes-Exekutoren auf die erste Anzeige sofort beigetrieben werden sollen, widrigenfalls aber hat er, wenn hierunter seiner Seits ein Semusal verspüret werden sollte, auf davon einkommende Nachricht, Inhalts seiner Instruktion, die Exekution selbst zu gewärtigen. Im Uebrigen soll derselbe schuldig sein, nach Vollendung jeder Reise im Mai und Julii Monat, von der vorgefundenen Beschaffenheit derer Wege der K. Reg. seinen Bericht zu erstatten.

Wonach ꝛc. ꝛc. Urkundlich ꝛc. ꝛc. Stralsund, den 14. Aug. 1777.

Subscr. Regim.

(Dähnert, Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden ꝛc. ꝛc., Suppl. Bd. II. S. 607. Nr. 13.)

---

[1]) Die Instruktion der K. Reg. zu Stralsund für den bestellten gemeinen Wege-Inspektor v. 14. Nov. 1775 findet sich in Dähnert's Urkunden-Samml. abgedruckt und wird ihrem wesentlichen Inhalte nach im §. 14. der obigen V. v. 14. Aug 1777 wiederholt.

4) Patent der K. Reg. zu Stralsund v. 7. Juli 1784, wegen Werfung der Steine auf Feldern, Aeckern und in den Wegen.

Wir ꝛc. ꝛc. Thun kund hiemit: Als im Lande zum Theil die üble Gewohnheit eingerissen, daß die in den Feldern und auf den Aeckern sich findenden Steine hauptsächlich in denen Communikations- zuweilen aber auch in anderen Wegen unordentlich und zerstreut geworfen, nicht weniger, wenn die Wege durch einen Ackerschlag gehen, die Pflüge und Hacken von den Arbeitern nicht zu rechter Zeit aufgehoben, sondern die Furchen quer durch die Wege gezogen werden, woraus der Nachtheil erwächset, daß die Wege niemals zur gehörigen Festigkeit gelangen, und allen Reisenden die Passage beschwerlich gemacht, auch ihre Wagen und Räder beschädiget werden: Und dem Se. Durchl. und die K. Reg. hierunter nicht nachsehen mögen, sondern sich veranlaßt finden, dieserwegen nachstehende Verordnung zu publiciren; Solchemnach wird hierdurch öffentlich bekannt gemacht, daß künftig Niemand sich unterfangen solle, weder die in seinem Felde sich findende Steine unordentlich zerstreut hin und wieder in den Weg zu werfen, noch in die Wege hinein, oder selbige durchzupflügen: vielmehr bei Reinigung der Felder von Steinen in besondern Haufen, ohne Beengung der Wege, bis zu deren Wegschaffung bringen lassen, desgleichen ein jeder, der pflüget oder hacket, das Pflug- oder Hackeisen so frühe aufheben solle, daß die Furchen in die durch die Schläge gehende Landstraße, oder sonstige Wege auf keine Weise einschneiden: Und sind diejenige Arbeits- und Bauersleute, welche dieser Verordnung entgegen handeln, mit Ruthen-Strafe zu belegen.

Denen Herrschaften und Obrigkeiten jedes Orts wird zugleich hierdurch aufgegeben, dahin zu sehen und darauf zu halten, daß dieser Verfügung gelebet werde, auch zu diesem Ende die unter ihnen sortirende Contraventienten zur gehörigen Strafe zu ziehen: bei dessen Unterlaß sie selbst dafür verantwortlich sein sollen. ꝛc. ꝛc.

Urkundlich ꝛc. ꝛc. Stralsund, den 7. Juli 1784.

Subsc. Regim.

(Dähnert's Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden ꝛc. ꝛc., Suppl. Bd. II. S. 821. Nr. 2.)

5) Patent der K. Reg. zu Stralsund v. 28. Juli 1785, wegen Reinigung und Offenhaltung der Land- und Poststraßen zur Winterzeit.

Wir ꝛc. ꝛc. Thun kund hiemit: Obwohl denen Landeseinwohnern nicht unbekannt sein kann, und sie auch wiederholt erinnert worden, wie es eines jeden Obliegenheit sei, die über seinen Grund und Boden gehende Poststraßen, nicht weniger Kommunikations-Wege eben so gut zur Winters- als zu Sommerszeit in fahrbaren Stand zu halten, und dahero bei einfallenden Schneetriften die zugeschneiten Wege sofort in der Maaße zu öffnen, daß die Posten sowohl als sonstiges Fuhrwerk ohne Aufenthalt und Beschädigung weiter befördert werden können; So haben demnach Se. Durchl. und die K. Reg. aus denen vielfältigen von Seiten der K. Post-Comtoirs sowol, als sonsten geführten Beschwerden bemerken müssen, wie Landeseinwohner theils gar nicht ihrer hierüber habenden Pflichten eingedenk seien, theils aber dabei sehr nachlässig, oder doch einzureuhlich zu Werke gehen, und sind dadurch veranlaßt worden, mittelst gegenwärtigen öffentl. Patents die Landeseinwohner ihrer Obliegenheiten zu erinnern, und ihr Verhalten bei einfallenden Schneegestöber näher zu bestimmen.

Sobald demnach so viel Schnee gefallen ist, daß die hohlen oder niedrigen Wege mit Schnee zugetrieben, oder auch in der Maaße angefüllet sind, daß sie mit Wägen oder Schlitten entweder gar nicht, oder doch nur mit Mühe zu passiren sind, so soll ein jeder Landeseinwohner, sobald die Schneetrift aufgehöret hat, die über seinen Grund und Boden gehenden Land- und Poststraßen, auch Kommunikationswege, nach Beschaffenheit der Umstände entweder durch Wegschauffeln des Schnees, oder mittelst eines Schneepfluges, sofort und ohne Aufenthalt öffnen und in fahrbaren Stand setzen, bei Strafe von 10 Thlr. auf jeden Unterlassungsfall, welche halb dem Angeber, und halb der Kirchspiels-Armenkasse des Orts zufallen soll. Auch soll, wenn Reisende, oder Posten, währendem Schneegestöber einschneien, oder durch den vielen Schnee am Fortkommen verhindert werden, die Grundherrschaft bei einer Strafe von 10 Thlr. verpflichtet sein, sobald sie von einem Reisenden, oder dem Postillion der ordentlichen Post angesprochen worden, denenselben, es sei nun mittelst Durchhelfung durch die so übel verschneieten Wege oder durch Anweisung eines Nebenweges alle Hülfe zu leisten.

Sollte aber die Grundherrschaft, der die Offenhaltung des Weges obliegt, vom Wege sehr entfernt liegen, ein anderer aber in der Nähe wohnen, so soll bei 5 Thlr. Strafe der Nächstwohnende, obwohl gegen Bezahlung derjenigen Leute, welche den Nothleidenden zu Hülfe geschickt werden, verbunden sein, dem Reisenden durchzuhelfen, der Reisende jedoch keine Vergütigung zu fordern berechtigt sein. Im Fall aber das Schneegestöber bereits aufgehöret haben sollte, so sollen zwar Reisende und Posten von denen

zunächst belegenen Landbegüterten gegen Bezahlung der Mannschaft die Hülfsleistung zu fordern befugt sein, auch ihnen solche bei 5 Thlr. Strafe geleistet werden, dagegen aber die entfernet belegene Gutsherrschaft, die sich in Aufräumung des Weges hat säumig finden lassen, nicht nur die bereits bestimmte Strafe von 10 Thlr. zu erlegen, und alle den Reisenden und Posten verursachte Kosten zu erstatten verbunden, sondern auch jeder, der sich einer Nachlässigkeit oder Undienstfertigkeit schuldig machet, für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich sein. Sollte indessen ein Gutsbesitzer mehrere große Wege und Landstraßen offen zu halten haben, so mag derselbe zwar zuerst mit der Hauptpost und Landstraße den Anfang machen, jedoch hat derselbe die Aufräumung der übrigen Wege unmittelbar nachhero, und zwar mit so vieler Mannschaft, als nach Beschaffenheit des Guts aufzubringen, zu veranstalten. Wie denn auch, wenn mehre Güter einen Weg zu bessern haben, derjenige, welcher seine Antheile von Schnee gereiniget, von aller Strafe frei ist, wenn er denenjenigen, welche mit ihm concurriren und vom Wege entfernet sind, von der Nothwendigkeit der Aufräumung in Zeiten Nachricht gegeben hat. 2c.

Urkundlich 2c. Stralsund, den 28. Juli 1785. Subscr. Regim.

(Dähnert Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urk. 2c., Suppl. Bd. II. S. 893. Nr. 2.)

6) Patent der K. Reg. zu Stralsund v. 4. Nov. 1796 betr. die Abschaffung der unnöthigen Nebenwege, Fuß- und Richtsteige.

Wir 2c. thun kund hiermit: Demnach bemerkt worden, wie im Lande eine Menge unnöthiger Fuß- u. Richtsteige vorhanden, welche von Fußgängern und vorzüglich dem losen Gesindel, als welches von einem Ort zum andern schleicht, und die öffentl. Landstraßen und Kommunikationswege scheuet, gemißbrauchet werden, die G. aber so schon verfügen, daß jedermann die öffentl. Heerstraßen und Wege reisen und auf Nebenwegen so wenig im Lande als außer dem Lande, sich betreten lassen soll, indem die überflüssigen Richtsteige, so wie der Mißbrauch derselben, der Landes-Kultur sowohl nachtheilig ist, als auch die Sicherheit störet; und dann Se. Exc. und die K. Reg., nach gepflogener Berathschlagung mit Herren Landständen, es nothwendig erachtet auf die Abschaffung der vorhandenen unnöthigen Nebenwege, Fuß- und Richtsteige Bedacht zu nehmen; Solchemnach wird hierdurch festgesetzet und verordnet:

1) daß wenn zu gewissen Jahreszeiten bei einem auch von andern als dem Herrn des Grund und Bodens und dessen Leuten zu passirenden Wege, die in der Nähe seiende Flüsse, Bäche und Ströme austreten, und der Weg dadurch oder auch sonst unbrauchbar werden sollte, der Eigner des Grund und Bodens pflichtig sei, sofort einen anderen und bequemeren Weg über seinen Grund und Boden bis dahin, daß das Hinderniß den alten Weg zu passiren, gehoben worden, (als welches jedoch auf das Förderſamste von ihm zu beschaffen ist) anzuweisen und zu bezeichnen, damit Reisende, oder andere, die sich dieses Weges bedienen wollen, dadurch nicht in Verlegenheit gerathen. Sollte es über die Brauchbarkeit oder Unbrauchbarkeit zur Contestation kommen, so ist die Entscheidung darüber bei der Behörde zu suchen.

2) Wenn mehrere Wege innerhalb oder außerhalb der Feldmarke nach einer Gegend führen; so ist nur ein Weg beizubehalten, und sind wider der Grundherrschafts Willen nie mehrere Wege anzulegen. In Ansehung des beizubehaltenden oder abzuschaffenden Weges stehet dem Eigener des Gutes die Wahl zu, und ist es ihm unbenommen, denjenigen beizubehalten, der, der Ausbesserung am wenigsten oder derselben und der Unterhaltung mit den wenigsten Kosten unterworfen, und kommt bei sonstiger guter Beschaffenheit des Weges die Bequemlichkeit der Reisenden nicht in Betrachtung, im Fall die Näherung, welche durch diese Wahl verloren geht, nicht 500 Ellen beträgt. Sollte jedoch bei Abschaffung eines bisherigen Weges sich von einem oder dem anderen ein Widerspruch aufgeben, so ist selbiger von dem General-Wegeinspektor des Distriktes unter Zuziehung der Curatorum viarum näher zu untersuchen, und von selbigen wo möglich eine gütliche Vermittelung zu treffen, in Entstehung der Güte aber bleiben jedem Theile die rechtlichen Wege unverschlossen.

3) In Absicht der Fuß- und Richtsteige wird hiermit verordnet, daß

a) die zu den Kirchen führenden Fuß- und Richtsteige die auf der Feldmark des Kirchdorfes belegen, beizubehalten, im Fall nicht Eingepfarrte, die sich deren bedienen, in deren Aufhebung willigen sollten. Ferner, daß

b) unter den zur Kirche führenden Fußsteigen diejenigen nicht zu zählen, die über die Feldmarken anderer entfernter Dörfer gehen. Welche

c) so wie alle im Lande befindliche Fuß- und Richtsteige in dem Fall zu legen, wenn sie entweder gar keine oder keine 300 Schritte betragende Näherung bewirken sollten. Endlich auch

d) selbst die zur Kirche führenden und auf der Feldmark des Kirchdorfs belegenen Fuß- und Richtsteige abzuschaffen, welche wenigstens nicht 100 Schritte von Strohdächern, oder Gebäuden, belegen.

Es ist jedoch der Fußsteig nicht eher abzuschaffen, bevor der an dessen Stelle zu passirende Weg und Fußsteig in gutem festen Stande sich befindet. Sollte aber der Weg in der Folge unbrauchbar werden, oder wegen ausgetretenen Gewässers nicht zu passiren sein, so ist der Eigner zwar nicht gerade den vorigen Fußsteig wieder herzustellen schuldig, er ist aber nach Maaßgabe des Nr. 1, dieses Patents nicht nur zur förderſamsten Ausbesserung des Weges, sondern auch bis dahin, daß solches geschehen, in Verbindlichkeit, in so fern es nöthig einen anderen und bequemeren Weg anzuweisen und zu bezeichnen, auch zu dieser Obliegenheit patentmäßig anzuhalten.

4) Auf Fußsteigen darf weder geritten noch gefahren werden, und wenn solche in cultivirten Acker gehörig angelegt worden, so darf auch nicht nebenher gegangen werden.

5) Im Fall die Interessenten darüber, ob ein Fuß- oder Nebenweg nöthig sei oder nicht, sich nicht vereinbaren können, hat, so wie bei der Nr. 2 verfüget worden, der General-Wege-Inspektor des Distrikts unter Zuziehung der Curatorum viarum, die Sache näher zu untersuchen und gütlich zu vermitteln, und bleibt übrigens in Entstehung der Güte, der rechtliche Weg jeden der Intercessirenden unbenommen. rc.

Urkundlich rc. Stralsund, den 4. Nov. 1796. Subscr. Regim.

(Dähnert's Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urk. rc., Suppl. Bd. II. S. 825. Nr. 5.)

7) Publik. der K. Reg. zu Stralsund v. 6. Febr. 1799, betr. die Reinigung der Wege vom Schnee.

Als in dem unterm 28. Juli 1785 emanirten Patent verordnet worden, daß, sobald so viel Schnee gefallen, daß die hohlen oder niedrigen Wege mit Schnee zugetrieben, oder in dem Maaße angefüllt sind, daß sie nur mit Mühe zu passiren stehen, ein jeder Landeseinwohner, nachdem das Schneetreiben aufgehöret, die über seinen Grund und Boden gehende Land- und Poststraßen, auch Kommunikationswege durch Schaufeln, oder mittelst eines Schneepfluges, bei 10 Thaler Strafe wiederum sofort in fahrbarem Stand setzen solle, und bei gleicher Strafe Grundherrschaften aufgegeben werden, Reisenden oder Posten, wenn selbige eingeschneien, oder durch vielen Schnee am Fortkommen gehindert werden sollten, und sie von denenselben um Hülfe angesprochen werden, mittest durch Helfung durch die verschneiten Wege, oder Anweisung eines Nebenweges, alle Hülfe zu leisten; auch auf den Fall, wenn die Grundherrschaft, welcher die Offenhaltung des Weges obliegет, vom Wege sehr entfernt ist, versehen werden, daß der zunächst wohnende dem Nothleidenden gegen Bezahlung der zu schickenden Mannschaft, bei 5 Thlr. sofort Hülfe schaffen solle; ferner bei 5 Thlr. geboten ist, daß nach nachgelassenem Schneetreiben, Reisenden und Posten von den zunächst belegenen Landbegüterten gegen Bezahlung der Mannschaft Hülfsleistung geschehe, dagegen aber für die, wenngleich entfernt liegenden Gutsherrschaften, welche in Aufräumung des Weges sich säumig bezeigen, so wie für die, welche sich einer Nachlässigkeit oder Undienstfertigkeit schuldig machen, eine Strafe von 10 Thlr. festgesetzet worden: endlich aber verordnet ist, daß wenn mehrere Güter für die Offenhaltung eines Weges zu sorgen haben, derjenige Gutsbesitzer, welcher seinen Antheil des Weges vom Schnee gereiniget, denenjenigen, welche mit ihm concurriren, und vom Wege entfernt sind, von der Nothwendigkeit der Aufräumung in Zeiten Nachricht zu geben habe, um sich von einer rechtlichen Ansprache und der Strafe zu entfreien; so werden gesammte Landeseinwohner, denen solches angehen kann, hieran erinnert, um bei Vermeidung der gedroheten Strafen den gemachten Verf. genau zu geleben.

Stralsund, den 6. Febr. 1799. Königl. Regierungs-Kanzellei.

(Dähnert's Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urk. rc., Suppl. Bd. IV. S. 653. Nr. 1.)

8) Publik. der K. Reg. zu Stralsund v. 25. Febr. 1799, betr. die Reinigung der Wege vom Schnee.

Wir rc. rc. Wann Sr. Exc. und die K. Reg. unterrichtet sind, wie die Land- und Poststraßen durch den gefallenen und zur Zeit nicht weggeräumten Schnee gänzlich inpassable sind, diese üble Beschaffenheit der Land- und Poststraßen aber eine sofortige Abhelfung erfordert; solchemnach werden sämmtliche zur Instandhaltung der Land- und Poststraßen verbindliche Landseinwohner, hiedurch erinnert und befehliget, ihrer Schuldigkeit gemäß die

Post- und Landstraßen innerhalb zweimal 24 Stunden mittelst Wegräumung des Schnees, und Ableitung des Wassers in passablen Stand zu setzen, im widrigen aber zu gewärtigen, wie nach der Disposition des wegen Reinigung und Offenhaltung der Land- und Poststraßen zur Winterszeit unterm 28. Juli 1785 emanirten Patents, ohne alles Ansehen der Person executive werde verfahren und die darin festgesetzte Strafe mittelst der Exekution sofort werde beigetrieben werden. Urkundlich ꝛc.

Stralsund den 25. Febr. 1799. Subscr. Regim.

(Dähnert's Samml. Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden ꝛc., Suppl. Bd. IV. S. 654. Nr. 2.)

9) Patent der K. Reg. zu Stralsund v. 13. Juli 1804 wegen Besserung der Wege in dem Herzogthum Pommern und Fürstenthum Rügen.

Wir ꝛc. ꝛc. Thun kund hiemit: Demnach an Sr. Hochfreiherrl. Exc. und der K. Reg. durch die unterm 14. Nov. 1775 publizirte Instruktion für den General-Wege-Inspektor, und des wegen Verbesserung der Post- und Landstraßen auch Communikations-Wege unterm 14. Aug. 1777 erlassenen Regl. in Ansehung der Besserung der Wege, Dämme und Brücken im Herzogthum Pommern und Fürstenthum Rügen, zwar die nachdrücklichsten V. erlassen worden, die Erfahrung aber gelehrt hat, daß dieser wichtige Gegenstand der allgemeinen Landes-Polizei nicht in seinem ganzen Umfange beobachtet werde, und dahero Se. Hochfreiherrl. Exc. und die K. Reg. nach vorhero mit Herren Landständen gepflogenen Berathschlagung, obige Landes-Verordnungen theils in einem oder dem anderen Punkte näher zu bestimmen, theils aber ein oder das andere, was in demselben nicht enthalten, annoch zu verfügen nöthig gehalten haben; solchemnach wird hiermit verordnet und festgesetzet:

§. 1. Daß in so ferne nicht schon die auf den Seiten mit Gräben und Bäumen versehene Wege eine solche Breite haben, daß zwei breite Wagens sich vorbei fahren können, und Platz für einen Fußgänger ist, bei neuen Einprobungen der Wege, letztere im Herzogthum Pommern auf den Post- und Landstraßen, eine Breite von zwei Ruthen, oder zwei und dreißig Fuß, im Herzogthum Rügen aber sechszehn Fuß enthalten sollen, die übrigen Landwege aber im Verhältniß der durch das Patent v. 20. März 1797 bestimmten Wagen-Breite von fünf Fuß und drei Zoll nach Beschaffenheit des Terrains eine Breite von zwei und zwanzig Fuß in Pommern, bloße Kommunikations-Wege aber, welche von einem Dorf zum andern, und nicht zu Städten führen, sechszehn Fuß breit sein sollen.

§. 2. Die Land- und Poststraßen, so wie Kommunikationswege in Pommern und Rügen, sollen von allen daran stehenden unnützen Bäumen und Gesträuchen, auch überhangenden Zweigen, und hervorstehenden Zacken, so weit sie vom höchsten Fuhrwerk erreicht werden können, desgl. von Stämmen, hervorragenden Baumwurzeln, Steinen und überhaupt von allen Gegenständen, die nur irgend ein Fuhrwerk berühren und erschüttern können, bei Strafe der nach vorgängiger Monition von drei Tagen zu verhängenden Exekution und deren Verdoppelung ein Jahr a dato dieses Patents gereiniget werden, und wenn Gebüsche und dergl. wieder zuwachsen, soll dieses allemal im Frühjahr eines jeden Jahres, bei der angedroheten Strafe wiederholet werden.

§. 3. An Stellen, wo das Locale oder andere Umstände es nicht unmöglich machen, oder behindern, muß den Hohlwegen wenigstens eine solche Breite geschafft werden, daß sich ein Platz zum Ausweichen, wenn nicht für einen zweiten Wagen, dennoch für Reisende und Fußgänger finde. Sollte eine solche Breite nicht geschafft werden können, ist da, wo es thunlich, ein Nebenweg an der Seite auf der Höhe anzulegen. Bei entstehenden Streitigkeiten über eine solche Einrichtung, unter denjenigen, welche nach den Landes-Patenten dergl. zu beschaffen haben, sind solche von den General-Wege-Inspektoren mit Zuziehung der Distrikts-Wege-Curatoren auszugleichen.

§. 4. Die in dem Patente von 1777 §. 1 vorgeschriebene Ebenung der Wege ist so oft zu wiederholen, als die Beschaffenheit der Post- und Landstraßen es erfordert, zu welchem Ende dann die ausgefahrenen Stellen, wenn es nöthig, ausgefüllet, und die niedrigen erhöhet werden müssen.

§. 5. Es bleibt zwar den Landeseinwohnern gänzlich überlassen, zu den ihnen obliegenden Wegebesserungen die passendsten Materialien zu wählen, wozu jedoch am besten zermalmetes und eingestoßenes Mauerschutt, Grandsand, in sofern sich dazu Zugang findet, zu gebrauchen, auch darf nur sandiges Erdreich auf die Straße gebracht, oder aus den Seitengräben in selbige geworfen werden, desgl. soll allemal bei Anfertigung neuer Seitengräben oder Aufräumung der alten, der Auswurf nicht an den Seiten gehäuft, sondern wenn er im Wege tauglich, über denselben vertheilet werden.

Wenn auf der eigenen Feldmark kein Sand zu haben ist, sind die bis auf eine Viertelmeile belegene Nachbaren, Sand oder sandiges Erdreich, gegen völlige Entschädigung des in der Wege-Besserung begriffenen verabfolgen zu lassen in Obliegenheit, zu welchem

Ende in streitigen Fällen die Interessenten sich über drei unparteiische Taxatoren, denen die Bestimmung der Entschädigung zu überlassen, zu vereinbaren haben, jedoch muß die Repartition und Verabfolgung des Sandes dadurch nicht aufgehalten werden.

Rasen müssen weder in großen Stücken noch zerschlagen, zu den Wegebesserungen gebraucht werden.

§. 6. In Ansehung der Gräben, welche nach der Beschaffenheit des Lokals neben den Wegen zu ziehen sind, ist besonders auf das Terrain Rücksicht zu nehmen, und sind selbige nur in solcher Maaße da, wo sie Nutzen gewähren, anzulegen, als welches nöthigenfalls von dem General-Wege-Inspektor mit Zuziehung der Wege-Curatoren zu reguliren ist.

§. 7. Wann nach bereits subsistirenden Verfassungen allenthalben, wo nach dem Urtheil der Wege-Inspektoren neue Brücken nothwendig dergl. anzufertigen, oder die alten stets in so gutem Stande zu halten sind, daß sie ohne allen Nachtheil und Aufenthalt von Reisenden passiret werden können; so behält es in alle Wege hiebei das Bewenden, wobei Landes-Einwohner zu ihrem eigenen Vortheil in Rücksicht der Dauerhaftigkeit und Ersparung des Holzes von selbst angewandt sein werden, neue mit tüchtigen Grundlagen versehene Brücken, wenn sich Zugang findet, von gesprengten und anderen Steinen anzufertigen.

In Ansehung des Domanii aber bleibt es bei demjenigen, was dieserhalb Tit. II. §. 3 der neuen Holz-Ordnung, so wie in den besonderen Kontrakten verfügt ist, das Berenden. Anlangend die Länge der neu anzulegenden Brücken, so müssen selbige, wenn es im Verhältniß des Wasserlaufs nothwendig, auf den Post- und Landstraßen in Pommern, nach dem Ermessen der General-Wege-Inspektion bis auf zwanzig Fuß, und deren Breite vierzehn Fuß, auf Kommunikations-Wegen aber nach Verhältniß des Lokals funfzehn und dreizehn Fuß lang, und eilf Fuß breit sein. Alle großen Brücken sollen mit einem Seitengeländer versehen werden, an den kleinen Brücken, so wie an Wasserläufen ist es erlaubt, statt deren, hohe Eckſteine zu setzen.

§. 8. Das Fürstenthum Rügen ist zwar im allgemeinen von demjenigen, was im vorigen §. disponirt worden, nicht auszuschließen, jedoch ist die Anlegung der Brücken nur von Gräben und Wasserläufen, nicht aber von Bächen und den Weiden zu verstehen, und wird übrigens die Breite einer solchen Brücke zu zehn Fuß bestimmt.

§. 9. An Stellen, wo nicht schon Seitengräben an den Wegen sind, sollen keine Holzstämme, große Steine oder einzelne Pfähle zu nahe am Wege stehen bleiben. Es müssen auch keine tiefe Löcher oder Grüfte an Landstraßen oder Wegen auf fünf Fuß außerhalb der bemerkten Breite ausgegraben, die schon vorhandenen aber zugefüllet, oder befriediget werden; desgl. soll keinem frei stehen, die Backöfen, wenn solches nicht überhaupt vermieden werden kann, anders als mit dem Rücken gegen den Weg gekehret, anzulegen, wenn sie nicht über zehn Ruthen von selbigen entfernet sind.

Alles unnöthige Buschwerk, Holz und besonders Dorn-Rämel, welches nicht zur Befriedigung dienen kann, soll an den Seiten der Post- und Landstraßen, auch Kommunikations-Wegen ausgerodet werden.

§. 10. Alle Post- und Landstraßen sind zur Vermeidung besorglichen Nachtheils für Reisende bei dunklem Wetter und Schneegestöber, wenn selbige nicht mit Alleen oder Bäumen in gewöhnlicher Entfernung besetzt sind, auf jeder Seite des Weges, alle Ruthen mit einem Baum oder einem Pfahl, wo Wege sich scheiden aber mit mehreren dergl. zu versehen, deren Beschädigung und Verletzung sich ein jeder bei schwerer Beahndung zu enthalten hat.

§. 11. In Ansehung der Dämme auf Post- und Landstraßen, sowie Kommunikations-Wegen, und Anlegung der Nebenwege neben den Dämmen, behält es bei demjenigen, was in dem Publikate v. 25. Nov. 1799 Nr. 5 verfüget worden, das Bewenden.

Wenn aber die ausgefahrenen Spuren so tief sind, daß sie den Damm unwegsam machen, müssen selbige sofort und ohne allen Aufenthalt ausgebessert, und nicht bis zur jährlichen allgemeinen Reparation verschoben werden.

§. 12. In Vorstädten und Dörfern, wo sich oft unabänderliche Hindernisse aufgeben, die Post- und Landstraßen, so wie Kommunikations-Wege völlig vorschriftsmäßig im Stande zu setzen, soll in vorkommenden Fällen darin nachgesehen, jedoch aber auch so viel möglich darauf gehalten werden, daß die Wege gehörig mit Sand angefüllet, und wo irgend Zugang, Steindämme angeleget werden.

§. 13. Wegen des Verhaltens bei zugeschneieten Wegen und dem Schneetreiben, und danächst erfolgten Thauwetter, sowohl bei Post- und Landstraßen als Kommunikations-Wegen, haben Landes-Einwohner sich dasjenige zur unabweichlichen Richtschnur dienen zu lassen, was dieserhalb nicht nur in dem Patente v. 28. Juli 1785 und dem Publikate v. 6. Febr. 1799, so wie mehrmalen, dieserhalb erneuerten V. bereits verfüget ist.

§. 14. Sollten Reisende durch unterlassene Anfertigung der Brücken in Schaden und Nachtheil versetzet werden, haben sie nach Maaßgabe der Polizei-Ordnung C. XIX. ihre Klage dieserhalb in foro competente anzubringen.

§. 15. Da es nöthig ist, daß die Schlagbäume die gehörige Breite erhalten, so sollen, wenn dergl. neu angefertiget werden, ihnen in Pommern eine Breite von zehn bis eilf Fuß gegeben werden; in Ansehung des Fürstenthums Rügen aber behält es bei der bisher landüblichen Maaße das Bewenden.

§. 16. Da es zum Nachtheil der Post- und Landstraßen gereichet, wenn Vieh und besonders ganze Heerden queer über selbige getrieben werden, so ist in Fällen, wo das Lokale und die Lage der Weide, solches unvermeidlich machen, der dadurch verursachte Schaden ohne Anstand wieder auszubessern.

§. 17. Sollten nach Publikation dieses Patents Kommunikationswege verleget werden, ist hiezu zuvörderst die Einwilligung seiner hochfreiherrlichen Exc. und der K. Reg. nachzusuchen.

§. 18. Damit Landes-Einwohner, welche zu den Wege-Besserungen concurriren, von dem Antheil, welchen sie entweder allein, oder in Gemeinschaft mit den Grenznachbaren zu lassen in Obliegenheit sind, unterrichtet, auch alle Streitigkeiten über Wege-Reparationen künftig vermieden und dem General-Wege-Inspektor und Curat. viarum die Ober-Aufsicht über die Wege und wem die Besserung obliege, erleichtert werden möge, sollen in Gemäßheit bereits subsistirender alter Vorschriften, alle Post- und Landstraßen, auch Kommunikations-Wege binnen einem Jahr a dato dieser V. mit Steinen oder kleinen Pfählen, in der Maaße einige Fuß vom Wege versehen werden, daß auf einem jeden derselben, der Anfangs-Buchstab derjenigen Höfe und Dörfer eingehauen, und mit schwarzer Farbe angestrichen werde, welche an der Besserung der Wege Antheil nehmen, und dazu zu concurriren verbunden sind.

§. 19. Wann gestürztes Vieh auf der Landstraße lieget, soll jede Herrschaft, sobald sie davon benachrichtiget wird, dem Frohn davon sogleich die Anzeige zu machen verbunden sein, welcher alsdann die nöthige Vorkehrung wegen dessen Verscharrung zu treffen hat.

Postillions und Fuhrleute, so dergl. Vieh antreffen, sollen solches in dem nächsten Kruge sofort anzeigen, da denn der Krüger der Herrschaft davon Nachricht ertheilen muß.

§. 20. Wenn Postillions und Fuhrleute so wie sonstige Reisende die ordentliche Post- und Landstraße, so wie Kommunikations-Wege verlassen, und sich außer den ordentlichen Wegen betreten lassen, ist gegen sie nach Maaßgabe der Polizei-Ordnung und und anderer Landes-Ordnungen zu verfahren 2c.

Urkundlich 2c. Stralsund, den 13. Juli 1804.

(Sonnenschmidt's Sammlung der für Neu-Vorpommern und Rügen ergangenen Gesetze 2c., Bd. 1 S. 108 Nr. 25.)

IV.

Provinz Sachsen.

Die jetzige Provinz Sachsen ist erst im Jahre 1815 durch die V. v. 30. April 1815 (G. S. 1815 S. 95) gebildet worden, als der Hauptbestandtheil der neuerworbenen, vormals Sächsischen Landestheile als Herzogthum Sachsen mit mehreren altpreußischen Landestheilen zu einer Provinz vereiniget wurde, welche von den zuletzt erworbenen Bestandtheilen derselben ihren Namen erhielt.

Die Hauptbestandtheile dieser Provinz bilden:

1) die Altmark,

2) das Herzogthum Magdeburg, nebst der Grafschaft Mannsfeld (Magdeburgischer Hoheit),

3) das Fürstenthum Halberstadt, nebst den Grafschaften Hohen- und Regenstein, und der Herrschaft Derenburg,

4) das Herzogthum Sachsen, und

5) die sogenannten Entschädigungsländer, nämlich: das Erbfürstenthum Eichsfeld nebst den Städten Mühlhausen, Nordhausen und Erfurt und deren Gebiet, und die Herrschaft Blankenhayn.

Die provinzialrechtliche Wege-Gesetzgebung bezüglich dieser Bestandtheile der jetzigen Provinz Sachsen ist folgende:

A. Die Altmark betreffend[1]).

In der Altmark, welche im Tilsiter Frieden an den Kaiser Napoleon abgetreten und durch diesen mit dem neugebildeten Königreiche Westphalen vereinigt wurde, hatte der Art. 45 der Konstitution des neuen Königreiches v. 7. Dec. 1807 den Code Napoléon für eingeführt erklärt. Der Art. 3 des Dekrets v. 21. Sept. 1808, durch welches eine deutsche Uebersetzung des Code Napoléon genehmigt und für die einzig gültige erklärt wurde, bestimmte demnächst, daß seit dem 1. Jan. 1808 in Gemäßheit des Art. 45 der Konstitution die Römischen, Kanonischen und ehemaligen deutschen Reichsgesetze, wie auch die besonderen G. und V. der Länder, aus denen das Königreich bestehe, ingleichen die allgemeinen oder örtlichen Observanzen und Gewohnheiten, Statuten und Vorschriften aufgehört hätten, in Ansehung derjenigen Gegenstände die Kraft eines G. zu haben, worüber der Code Napoléon Verf. enthalte.

Allein als die Altmark wiederum mit der Preuß. Monarchie vereinigt wurde, setzte das auch hier gültige Patent v. 9. Sept. 1814 wegen Wiedereinführung des A. L. R. (G.S. 1814. S. 89) fest, daß es bei denjenigen Provinzialgesetzen und Gewohnheiten, welche von der fremdländischen Gesetzgebung als fortbestehend beibehalten worden, weil sich in letzterer keine Vorschriften über den Gegenstand fanden, auch künftig bewenden solle, und daß auch die aufgehobenen Provinzialrechte wieder in volle Wirksamkeit treten sollten, in allen denjenigen Fällen, wo das A. L. R. keine Bestimmungen über den Gegenstand enthalte.

Es ergiebt sich hieraus, daß in der Altmark auch jetzt noch diejenigen provinzialgesetzlichen Bestimmungen bezüglich des Wegerechts in Gültigkeit stehen, welche daselbst vor der Einführung des Code Napoléon gegolten haben, da dieser letztere über den Gegenstand keine weitere Bestimmungen enthält, als die mit dem §. 21. Tit. 14. Thl. II. des A. L. R. übereinstimmende Vorschrift im Art. 538, daß alle auf Kosten des Staats zu unterhaltenden Wege und Landstraßen für Staats-Eigenthum zu erachten seien.

Die hiernach in der Altmark zur Anwendung kommenden Vorschriften über das Wegerecht sind ganz dieselben, welche für die Kurmark erlassen worden, indem die Altmark einen der vier Haupttheile der Kurmark Brandenburg[2]) bildete.

Vergl. die für die Kurmark gültigen Wege-V. oben S. 523. ff.

In dem Entwurf zum Provinzialrechte der Altmark nach seinem Standpunkte im J. 1835, von Götze (Th. II. S. 81 ff.) werden die gegenwärtig in Kraft stehenden Grundsätze des Altmärkischen Wegerechts (in den §§. 572—581 des Entw.) in folgender Art aufgestellt:

§. 572. Wo nicht Kreis- oder Lokalobservanzen oder Verträge und Judikate in Ansehung der Beitragspflichtigkeit zur Unterhaltung der öffentl. Straßen zwischen den Kommunen und einzelnen Orten, oder zwischen den einzelnen Einwohnern eines Dorfes etwas Anderes festsetzen, finden folgende Grundsätze Anwendung:

§. 573. Jede Stadt, jeder Flecken und jedes Dorf ist da, wo nicht Chausseen angelegt werden, schuldig, die Land- und Heerstraßen soweit allein zu unterhalten und zu bessern, als die Straße durch die Feldmark des Orts geht.

§. 574. Wo eine solche Land- und Heerstraße die Feldmarken zweier Ortschaften scheidet und nicht ausschließlich auf derjenigen eines Orts belegen ist, da liegt diese Pflicht innerhalb der Länge, mit welcher sie beide Feldmarken zu gleicher Zeit berührt, beiden Ortschaften, jeder zur Hälfte, ob.

---

[1]) Die Altmark besteht aus sechs Kreisen: dem Stendalschen, Tangermündeschen, Arneburgschen, Seehausenschen, Arendsenschen und Salzwedelschen.

[2]) Unter der Mark Brandenburg wurde die Kur- und Neumark begriffen, und erstere bestand aus vier Haupttheilen, nämlich der Altmark, Mittelmark, Priegnitz und Uckermark.

§. 575. In denjenigen Dörfern, wo keine gutsherrliche oder Domänen-Grundstücke im Dorfe selbst oder in der Feldmark belegen sind, liegt die Pflicht zur Unterhaltung und Besserung der Land- und Heerstraßen lediglich den Bauern und Kossäthen des Orts ob.

§. 576. In denjenigen Dörfern dagegen, in denen ein Gutsherr Grundeigenthum hat, oder Domänen-Grundstücke befindlich sind, giebt der Gutsherr oder der Fiskus dasjenige Material her, welches die Unterthanen nicht etwa sonst kostenfrei aus der Feldmark entnehmen können, wie dies z. B. hinsichtlich der Feldsteine der Fall ist.

§. 577. Auch das außer den Hand- und Spanndiensten aufzuwendende Arbeitslohn giebt der Gutsherr oder der Fiskus in dem vorbezeichneten Falle dann her, wenn nichts Anderes am Orte oder im Kreise hergebracht ist.

§. 578. Die sämmtl. zur Unterhaltung der Land- und Heerstraßen nöthigen Spannhülfen leisten unter allen Umständen in den Dörfern die Bauern und die dazu erforderlichen Handdienste die Kossathen.

§. 579. Dorfs-Einwohner, welche gar kein Land besitzen, leisten in der Regel nur zu Dorfwegen, nicht aber zu den Land- und Heerstraßen Handdienste und die andern dazu etwa im Dorfe aufzubringenden Beiträge.

§. 580. Von Kommunikations-Wegen gilt dasselbe, was vorstehend von den Land- und Heerstraßen angegeben ist. Bloße Feldwege müssen von den Eigenthümern desjenigen Feldreviers, für welches sie angelegt sind, unterhalten werden.

§. 581. Sollen Chausseen angelegt werden, so kommen das Ed. über die Verbindlichkeit der Unterthanen in der Kurmark in Ansehung des Chausseebaues v. 18. April 1792 und die V. v. 8. Aug. 1832 zur Anwendung.

Vergl. die Motive hierzu a. a. O. Thl. I. Abth. 2. S. 284—290.

B. Das Herzogthum Magdeburg[1]) nebst der Grafschaft Mannsfeld, altpreuß. Antheils betreffend.

1) Für diese Landestheile sind vielfache V. ergangen, welche die Besserung der Wege und deren gute Instandehaltung durch die dazu Verpflichteten befehlen.

Es ist dies namentlich durch folgende V. geschehen:

a) Mandat v. 30. März 1685 wegen Besserung derer Wege.
(Mylii C. C. Magdeb. P. III. No. 20. pag. 348.)

b) Mandat v. 26. Okt. 1688 wegen Besserung derer Wege.
(a. a. O. Nr. 43. pag. 398.)

c) Mandat v. 11. u. 21. Sept. 1699, die Wege und Brücken zu repariren. (a. a. O. Nr. 97 pag. 488.)

d) Mandat v. 17. Aug. 1701 die Besserung der Wege betr.
(a. a. O. Nr. 142. pag. 516.)

e) Patent v. 7. März 1712 wegen Besserung derer Landstraßen und von deren Breiten, auch wie solche beim Pflügen zu schonen.
(a. a. O. Nr. 232. pag. 634.)

f) Mandat v. 30. Aug. 1712, die Besserung derer Wege betr.
(a. a. O. Nr. 238. pag. 642.)

g) Post-Ordnung v. 10. Aug. 1712 cap. X. (von Brücken, Dämmen und Wegen.) (a. a. O. P. V. pag. 94—96.)

2) Die Kurfürstl. Brandenburgische Polizei-Ordnung des Herzogthums Magdeburg, v. 3. Jan. 1688, enthält folgende Vorschriften:

a) Cap. III. Von Commerzien und Besserung der Tämme, Brücken und Wege.

§. 1. Gleichwie die Freiheit der Commerzien das fürnemste Mittel, wodurch ein Land zum guten Stande zu bringen; also soll dieselbe in Unserm Herzogthum Magdeburg sonderlich erhalten und niemanden, insonderheit auch nicht deren Ständen verwehret werden, ihr erbautes Getreydig, an gehörigen Orten einzuschiffen und zu verführen.

§. 2. Und damit das Land der schlimmen Wege halber nicht umbfahren werde; so sollen die Haupt- und Ambtleute, auch alle andern Gerichts- und Befehlichshabern jederzeit nothdürftige Vorsehung thun, daß die Landraßen, Tämme, Brücken, Wege und

---

[1]) Dasselbe umfaßte vier Kreise: den Holzkreis, den Jerichowschen, Ziesarschen und Saalkreis.

Schläge in gutem Bau und Besserung durch die welchen es zu thun obliegt, erhalten, diejenigen aber, welche es unterlassen, in gebührende Strafe genommen werden.

(v. infra Cap. IX. Sect. I. §. 4.)

b) Cap. IX. Sect. I. §. 4.

§. 4. Die bösen Wege und rechte Heer- und hohe Landstraßen, welche unumgänglich gute Besserung erfordern, damit die Landfuhren und Durchreisenden zu Beförderung Commerzien desto besser fortkommen mögen, sein die Ingesessenen, so sich der Straßen bedienen, und darinnen, der Ort gelegen, oder diejenige, so solches von Alters her thun müssen, der Observanz gemäß weiter zu verfertigen und zu unterhalten schuldig; sie sollen auch darzu angehalten werden, und wollen wir, daß solche hieförder nicht sowohl mit Holtze, sondern da man es nur immer haben kann, mit Steinen ausgebessert und ergänzt werden sollen; doch soll hierunter niemand etwas wiederrechtliches zugemuthet werden.

(Mylii, Corp. Const. Magdeb. noviss., Thl. III. pag. 9. u. 36.)

3) Ed. v. 14. Juli 1742 wie es künftig wegen der Verrichtung der Fuhren und Handdienste bei Reparirung der Wege im Herzogthum Magdeburg zu halten[1]).

Wir 2c. fügen zu wissen: Wasmaßen Uns 2c. vorgetragen worden, daß die in denen Land-, Heer- und Poststraßen befindlichen Dämme, Wege und Brücken in Unserm Herzogthum Magdeburg an verschiedenen Orten, insbesondere aber im Saalkreis, in schlechtem Stande und an vielen Orten fast grundlos 2c. Wann Wir aber solchem Unwesen nachzusehen nicht gemeinet; Als befehlen Wir hiermit allen und jeden Unsern Vasallen, Prälaten, Ritterschaften, Städten, Beamten, Gemeinen und allen Unsern Unterthanen, welchen die Wegebesserung zu thun obliegt, die schlimmen Dämme, Wege und Brücken in denen Land- und Poststraßen sofort repariren und in guten Stand setzen zu lassen, auch beständig darin zu erhalten, zu dem Ende Wir die Kosten zu denen Dämmen, Wegen und Brücken, deren Unterhaltung und Reparatur Uns oblieget, hergeben wollen. Und weilen öfters dadurch die Reparirung der Wege unterblieben, daß die Gerichtsobrigkeiten theils mit denen Nachbaren, theils mit ihren Unterthanen in Streit gerathen, wer eigentlich die Wegebesserung zu thun schuldig, so soll provisionaliter jedesmal die Obrigkeit, in dessen Gerichten der böse Weg befindlich, denselben zu bessern schuldig sein, und die Sache hernach mit dem Gegentheil bei der Wege-Commission gehörig ausgemacht werden. Sollten ein oder andere darin säumig sein, wird hierdurch die Magdeburgische Kriegs- und Domänen-Kammer befehliget, solche Reparatur ungesäumt zu veranlassen und die Kosten von denjenigen, der sie zu tragen schuldig, durch Exekution beitreiben zu lassen.

Damit auch künftig wegen der nöthigen Fuhren und Handdienste bei denen Wegebesserungen es nicht soviel Schwierigkeiten, wie bisher geben möge; so sollen alle und jede auf eine, bis eine und eine halbe Meile herum gelegenen Dörfer, wo eine Wegebesserung geschiehet, es gehören solche zu K. Aemtern, oder dem Dom-Kapitul, denen von Adel, Stiftern und Klöstern — nach Proportion der in jedem Dorfe befindlichen Zahl der dienstpflichtigen Bauern, Kossäthen und Einliegern 2c. die Fuhren und Handdienste 2c. zu verrichten 2c. schuldig sein 2c.

4) Publik. v. 13. Nov. 1787, betr. die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen beim Chausseebau.

(s. unter Abth. II. Abschn. 3. sub IV. oben S. 217.)

5) K. O. v. 22. Juni 1839, betr. die Aufhebung der bisherigen Chausseebaudienste in den Reg. Bez. Magdeburg und Merseburg.

(s. unter Abth. II. Abschn. 3. Kap. 3., oben S. 227.)

6) Präjudikate des Geh. Ob. Trib.

a) Erk. v. 30. Mai 1840.

α) Die Verpflichtung zur Besserung und Unterhaltung der Land-, Heer- und Poststraßen liegt in dem Herzogthum Magdeburg und der Grafschaft Mannsfeld, Magdeburgischer Hoheit, nicht dem Staat ob; vielmehr sind dazu einstweilen — „provisionaliter" — mit Vorbehalt ihres Regresses an den

---

[1]) Dies Ed. findet sich in den Sammlungen nicht abgedruckt. Der obige Auszug ist mitgetheilt in der Entscheid. des Ob. Trib. v. 30. Mai 1840 (Entscheid. Bd. 6. S. 163. ff.). In der Note 1. S. 163 a. a. O. wird übrigens bemerkt, daß das Ed. völlig übereinstimme mit dem Ed. v. 21. Mai 1743 wegen Besserung 2c. der Wege im Fürstenthum Halberstadt, welches unten sub C. gegeben ist.

eigentlichen Verpflichteten, die Obrigkeiten, in deren Gerichten die Wege belegen sind, und mithin der Fiskus nur auf den Domainen-Aemtern verbunden.

β) Die Fuhren und Handdienste müssen jedoch die Dorfschaften verrichten, welche da, wo die Wegebesserung geschieht, in dem Umkreise von einer und einer halben Meile liegen, wenn dieselben sich des zu bessernden Weges bedienen; wogegen ihnen, falls sie solche Dienste nicht ohne Entgelt zu thun schuldig sind, täglich für jeden Wagen zwölf Groschen und für einen Handarbeiter drei Groschen von denjenigen, welche die Wege zu unterhalten haben, baar bezahlt werden sollen. (Entscheid. Bd. 6. S. 163—177.)

b) Erk. v. 6. Juni 1848.

α) In dem zum Königreiche Westphalen gehörig gewesenen Theile des Herzogthums Magdeburg galt auch während der Fremdherrschaft das Ed. wegen Verrichtung der Fuhren und Handdienste bei Reparirung der Wege in denen Land- und Poststraßen v. 14. Juli 1742, u. das Publik. v. 13. Nov. 1787, die Obliegenheit der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen beim Chausseebau betreffend.

β) Durch die Art. 10 und 11 der Konstitutions-Urk. des ehemaligen Königreichs Westphalen sind die, auf speziellen Rechtstiteln beruhenden Befreiungen von Hand- und Spanndiensten zum Bau und zur Unterhaltung der Landstraßen nicht aufgehoben.

(Entscheid. Bd. 18. S. 440—449 und Striethorst Rechtsf. des Ob. Trib., Bd. 4. S. 144. Nr. 70.)

c) Erk. v. 13. Dec. 1849.

Im Herzogthum Magdeburg liegt auch hinsichtlich der Kommunikations-Wege den Eingesessenen des Orts und der Feldmark, wo der Weg läuft, die Verpflichtung zu dessen Unterhaltung ob, wenn keine Observanz dargethan wird, nach welcher Andere dazu verbunden sind.

(Die Entscheidung stützt sich auf den §. 4. Sect. 1. cap. IX. der Magdeburger Polizei-Ordnung v. 3. Jan. 1688.) (Entscheid. Bd. 19. S. 330—337.)

7) Ueber die Heranziehung der Rittergüter und Domänen, so wie der Städte zu den Fuhrenleistungen bei Straßenbesserungen (in den vormals zum Königreiche Westpfahlen gehörig gewesenen Landestheilen der Provinz Sachsen) sind nachstehende R. ergangen:

a) R. der K. Min. des H. (v. Bülow), des Inn. (v. Schuckmann) und der Fin. (v. Klewitz) v. 13. Aug. 1824 an die K. Reg. zu Magdeburg.

Die unterz. Min. eröffnen der K. Reg. auf Ihre Anfrage im Ber. v. 23. April d. J., die Fuhrenleistungen der Domainenpächter zu Straßenbesserungen betr., daß die Rittergüter und Domainen, da sie durch die westphälische Verfassung den Gemeinen incorporirt worden sind, und an allen Rechten der Communen Theil haben, auch an allen Verpflichtungen derselben Theil nehmen müssen, und daher auf die nach älteren G. den ersteren beim Wegebau zugestandenen Befreiungen nicht recurriret werden kann.

(A. VIII. 916.—3. 136.)

b) R. des K. Min. des Inn. (Köhler) v. 16. Sept. 1825 an die K. Reg. zu Magdeburg.

Mit dem, was die K. Reg. im Ber. v. 29. v. M. über die Verpflichtung der jenseits der Elbe belegenen Städte Ihres Depart. zur Leistung von Wegebesserungsdiensten äußert, ist das Min. einverstanden, und überläßt Ihr, darnach in vorkommenden Fällen zu verfahren. (A. IX. 686.—3. 98.)

Der (in Bezug genommene) Ber. der K. Reg. zu Magdeburg v. 29. Aug. 1825 lautet:

Ew. Exc. haben durch die verehrliche Verf. v. 13. Aug. v. J. bestimmt, „daß in dem, diesseits der Elbe belegenen Theile unseres Depart. die Rittergüter und Domainen, Wegebesserungsdienste leisten sollen, weil sie durch die Westphälische Verfassung den Gemeinden incorporirt sind.“ —

An der Exemtion von dieser Leistung nahmen sonst auch die Städte Theil, und die Commune Halberstadt verlangt, daß es bei derselben verbleibe.

Wir glauben jedoch, daß es sich nicht rechtfertigen lassen würde, jetzt noch eine solche Ausnahme zu gestatten, nachdem diejenige, welche für die anderen Eximirten früher bestand, aufgehoben worden ist, und es scheint uns, als wenn wir nach dem allegirten R. wohl befugt sind, diejenigen diesseits der Elbe belegenen Städte, welche sich der Leistung von Wegebesserungsdiensten entziehen wollen, durch Execution zu derselben anzuhalten.

Ew. Exc. geneigte Bestimmung darüber erbitten wir jedoch gehorsamst.

(A. IX. 685. – 3. 97.)

C. Das Fürstenthum Halberstadt [1]) nebst der Herrschaft Derenburg, und die Grafschaften Hohen- und Regenstein betreffend.

1) Ed. d. d. Berlin v. 21. Mai 1743, wie es hinkünftig mit Besserung der Wege, Stege, Dämme und Brücken, auch dererselben Erhaltung, auf denen befindlichen Land-, Heer- und Poststraßen des Fürstenthums Halberstadt und Grafschaften Hohen- und Regenstein, auch Herrschaft Derenburg; imgleichen auch, wie es mit denen Unterthanen wegen Verrichtung der Fuhren und Handdienste, so dabei zu gebrauchen nöthig sind, gehalten werden solle.

Wir Friedrich ꝛc. Fügen hiermit zu wissen: Wasmaaßen Uns allerunterthänigst vorgetragen worden, daß die in denen Land-, Heer- und Poststraßen befindlichen Dämme, Wege und Brücken in Unserem Fürstenthum Halberstadt und Grafschaft Hohenstein, an verschiedenen Orten in schlechtem Stande und an vielen Orten fast grundlos und darauf ohnmöglich fortzukommen sei, welches meistens dadurch entstehen soll, daß die Pflaster-Brücken und Stege nicht im Stande erhalten, die tiefen, sumpfigen und morastigen Wege nicht erhöhet, befestiget und ausgebessert und im Stande erhalten werden, auch solches ins Werk zu richten, die Fuhren und Handdienste an denen meisten Orten, insbesondere aber, wo die Wege von den Dörfern etwas abgelegen, kostbar und öfters wo Geld nicht zu haben. Wann Wir aber solchem Unwesen nachzusehen nicht gemeinet; Als befehlen Wir hiermit allen und jeden Unseren Vasallen, Prälaten, Ritterschaften, Städten, Beamten, Gemeinen und allen Unseren Unterthanen, welchen die Wegebesserung zu thun obliegt, die schlimmen Dämme, Wege und Brücken in denen Land- und Poststraßen sofort repariren und in guten Stand setzen zu lassen, auch beständig darin zu erhalten, zu dem Ende Wir die Kosten zu denen Dämmen, Wegen und Brücken, deren Unterhaltung und Reparatur Uns oblieget, hergeben wollen. Und weilen öfters dadurch die Reparirung der Wege unterblieben, daß die Gerichts-Obrigkeiten theils mit denen Nachbaren, theils mit ihren Unterthanen in Streit gerathen, wer eigentlich die Wege-Besserung zu thun schuldig, so soll provisionaliter jedesmal die Obrigkeit, in dessen Gerichten der böse Weg befindlich, denselben zu bessern schuldig sein, und die Sache hernach mit dem Gegentheil bei der Wege-Kommission gehörig ausgemacht werden. Sollten ein oder andere daran säumig sein, wird hierdurch die halberstädtische Kriegs- und Domainen-Kammer befehliget, solche Reparatur ungesäumt zu veranlassen, und die Kosten von demjenigen, der sie zu tragen schuldig, durch Exekution beitreiben zu lassen.

Damit auch künftig wegen der nöthigen Fuhren und Handdienste bei denen Wege-Besserungen es nicht so viel Schwierigkeiten, wie bisher, geben möge; So sollen alle und jede auf eine, bis eine und eine halbe Meile herumgelegene Dörfer, wo eine Wege-Besserung geschiehet, es gehören solche zu K. Aemtern oder dem Dom-Kapitul, denen von Adel, Stiftern und Klöstern, wenn sie sich des Weges bedienen, schuldig sein, nach Proportion der in jedem Dorfe befindlichen Zahl der dienstpflichtigen Bauern, Kossäthen und Einliegern, von dem Departements- und Land-Rath des Kreises zu verfertigenden Anlagen die Fuhren und Handdienste nach Anweisung eines Baumeisters und ihnen geschehenen schriftlichen Andeutung zu verrichten, und sich zu dem Ende zur gesetzten Zeit an den bestimmten Ort mit Wagens, Hacken, Schüppen und Spaten eingefunden, dagegen täglich vor jeden Wagen 12 Ggr. und einen Handarbeiter täglich 3 Ggr., von denjenigen, welche die Wege zu unterhalten schuldig, baar bezahlet werden sollen, wenn solche Dienste die Unterthanen nicht ohne Entgelt zu thun schuldig sein. Falls aber ein Dorf die ihm zugeschriebenen Wagen oder Hand-Arbeiter nicht schicken würde, soll dasselbe vor jedem Wagen, so ausbleibet, nicht nur die 12 Ggr. Fuhrlohn, oder vor jeden Hand-Arbeiter 3 Ggr., sondern auch eben so viel an Strafe erlegen, und diese Strafe sofort durch Exe-

---

[1]) Das Fürstenthum Halberstadt umfaßt folgende sieben Kreise: den Halberstädtischen, Westerhausenschen, Aschersleben schen, Ermslebenschen, Oschersleben schen, Wafferlingenschen und Osterwiekschen.

kution beigetrieben und zur Wege-Besserung nicht angewandt werden. Weil auch angemerket worden, daß im Herbst und Frühjahr die Wege und Dämme dadurch sehr verdorben werden, weilen die Feldgrabens nicht zu rechter Zeit geöffnet werden: Als wird allen und jeden, so mit ihren Aeckern, Wiesen und anderen Grundstücken an Landstraßen und Postwege rainen und stoßen, ernstlich anbefohlen, dieselben zu rechter Zeit im Herbst und Frühjahr zu öffnen, tüchtige und die rechte Breite haltende Graben alsofort zu fertigen und jedesmal ohne Erinnern heben zu lassen, oder daß solches von der Krieges- und Domainen-Kammer, dieses Edikt überall gehörig bekannt zu machen, und in denen Städten und Dörfern an die gewöhnlichen Oerter affigiren zu lassen, auch darüber mit Nachdruck zu halten, die Land-, Polizei- und Zollbereiter aber haben auf die Dämme, Wege, Brücken und Graben fleißig Achtung zu geben, und wenn sie finden, daß solche, diesem Unserem Edikte zuwider, nicht in gutem Stande erhalten werden, solches sofort bei der Halberstädtischen Krieges- und Domainen-Kammer schriftlich anzuzeigen.

Urkundlich 2c. Gegegeben zu Berlin, den 21. Mai 1743.

(L. S.) Friedrich.

F. v. Görne. A. O. v. Viereck. A. F. v. Boden.

(Lentze's Prov. Recht des Fürstenthums Halberstadt, S. 177 Nr. 19.)

2) Wege-Ordnung für das Fürstenthum Halberstadt v. 19. Nov. 1769.

Wir Friedrich 2c. Thun kund 2c. Nachdem Wir nöthig gefunden haben, für Unser Fürstenthum Halberstadt und die dazu gehörigen Graf- und Herrschaften, ein umständliches auf die Lage und Gegenden dieser Provinz passendes Land-Straßen und Wege-Regl. entwerfen zu lassen und solches gehörig zu publiciren; So setzen Wir hiermit feste, wollen und befehlen, daß

1) nach Unserer unterm 5. Martii 1754 allergnädigst declarirten Willens-Meinung, die sämmtlichen Heer- und Post-Straßen auf beiden Seiten, mit allerhand nützlichen Bäumen von den Eigenthümern oder zeitigen Besitzern der an solche Wege stoßende Aecker, Wiesen, Gärten und Aenger, ohne Unterschied, sowohl von denen von Adel, Beamten und Pächtern, als anderen Interessenten, fordersamst bepflanzet, imgleichen an beiden Seiten des Weges, Grabens gemacht werden sollen.

2) Damit aber hierunter auf einem egalem Fuß verfahren werde, so sollen die Haupt-Heer-Straßen drei Wagen-Spuren breit, andere aber, worauf nicht so starke Passage gehet, zwei Wagen-Spuren breit gelassen und eingerichtet werden; die Graben müssen so viel immer möglich in grader Linie gezogen, von 4 Fuß breit und 3 Fuß tief, angefertiget werden. Die Bepflanzung geschiehet dergestalt daß die Bäume 1½ bis 2 Ruthen weit, auseinander hinter denen Grabens ackerwärts zu stehen kommen, damit sie die Feld-Früchte nicht beschatten, noch auch verursachen mögen, daß die Wege nicht gehörig austrocknen können, die Bäume so dazu zu nehmen, müssen aus allerlei nützlichen Bäumen bestehen, und 6 Fuß unter der Krone haben, dahingegen gehöret kein Holunder-Flieder, noch anderes Stauden- und Heckwerk dahin. Die gesetzten Bäume müssen zugleich gehörig bepfählet, und mit Dornen umbunden werden, damit selbige wider den Anlauf des Viehes und anderen Anfällen verwahret bleiben.

3) Dieses nun zum voraus gesetzet, und da es hierbei auf eine tüchtige Herstellung der Wege hauptsächlich ankommt: so renoviren und wiederholen Wir hierdurch dasjenige, was dieserhalb und wegen Besserung der Wege, Dämme und Brücken, auch deren Erhaltung vermittelst Edicti de 21. Mai 1743, sanciret und festgesetzet worden; Ueberdem aber und damit alle diejenigen so bei dergl. Wege-Reparaturen interessiret sind, oder damit zu thun, und die Aufsicht darüber haben, insbesondere Beamte, Magisträte und Gerichts-Obrigkeiten auch Kommunen, in deren respektive Distrikt und Jurisdiktion die Wege belegen, noch mehre Norm und Anweisung hierunter haben mögen, wie sie sich dieser höchstnöthigen und nützlichen Sachen, mit rechten Effekt allerunterthänigst pflichtmäßig unterziehen sollen; So wird denenselben hierdurch folgendes auf das nachdrücklichste inculciret und eingeschärfet:

4) Daß in Absicht des platten Landes, von den Land-Räthen jeder Kommune und wiederum einem jeden Individuo derselben ein gewisser Distrikt und Stück Landes zugetheilet und solcher schlechterdings in beständigen guten Stande erhalten werden soll, so wie solcher nach der ersten Haupt-Reparatur und einem deutlichen Aufnahms-Protokollo ihm geliefert worden, worauf die Land-Räthe bei ihren Bereisungen ein wachsames Auge haben müssen; Gestalten in Absichten der Städte dahin gesehen werden muß, daß der intendirte Zweck aus den Kämmerei-Mitteln erreichet, und nach vorhergegangener Haupt-Reparatur die nachherige stete Unterhaltung auf die Bürgerschaft ebenermaaßen repartiret werde. Wie denn

5) von nun an alle Jahre primo Decembris ein Visitations-Protokoll über die visitirten Wege, Dämme und Brücken von den Land- und Steuer-Räthen an Unsere Halberstädtsche Krieges- und Domainen-Kammer eingeschicket werden muß, wornach dieselbe

einen Generalen-Bericht beim Schlusse des Jahres abzustatten, mithin zuverlässig zu referiren hat, in welchem Zustande die Wege nach der Herbst-Reparatur sich befunden, und welchergestalt die befundenen Mängel redreßiret worden, oder woran es sich accrochiret.

6) Hiernächst und wie das Werck selbst anzugreifen; So ist Unser Allergnädigster Wille, daß mit aller menschmöglichen Attention und Sorgfalt dahin das Augenmerk gerichtet werde, daß die Wege-Besserungen, insonderheit

1) zu den rechten bequemen Jahres-Zeiten, ausser der Erndte und Saat-Zeit, ohnermüdet vorgenommen, solche auch
2) nicht nachläßig noch obenhin, sondern recht tüchtig zu dem Ende
3) diejenigen Communen und Anspänner, welche die Materialien-Fuhren, entweder um Lohn oder unentgeldlich zu verrichten haben, in gehöriger Ordnung zeitig bestellet,
4) daß recht tüchtige Fuder aufgeladen, solche
5) an die anzuweisenden nöthigsten und tieffsten Stellen hingebracht,
6) daß des Morgens zu rechter Früh-Zeit angefangen, auch des Abends nicht zu zeitig aufgehöret werde, ingleichen
7) daß die Hand-Arbeiter das ihrige gleichfals fleißig und rührig verrichten, nicht aber die Stunden mit Müssigang zubringen, ferner
8) daß die Steine, Schutt, Kieß, Grand, Triebsand oder andere Materialien gehörig auseinander vertheilet, die Tiefen ausgefahren oder die morastigen Stellen mit Steinen und Faschinen, successive, so wie es die Kräfte der Fonds und derer dazu mit Fuhren und Hand-Diensten zu concurriren schuldigen Unterthanen gestatten, verfüllet, sodann aber der Weg damit überfahren und befestiget, auch solchergestalt tüchtig und gut ausgebessert, auch von Zeit zu Zeit in guten fahrbaren Stande erhalten, und bis zur Vollkommenheit des Weges damit continuiret, mithin die dabey hegende essentielle Absicht, daß die Wege, Dämme, Brücken und Grabens allezeit in guten passablen Stande sein mögen, erreichet werde; und

7) da bishero als einer der grössesten Fehler angemercket worden, daß, wenn auch schon hin und wieder zu Ausbesserung der schlimmen Post- und Fracht-Wege, alle mögliche Veranstaltungen geschehen, man gleichwohl nachhero auf deren beständige Unterhaltung nicht bedacht gewesen, woraus dann nothwendig erfolgen müssen, daß diejenige Reparationes, welche gleich anfänglich mit wenigen Thalern hätten bestritten werden können, zu einen zehen- bis zwanzigfachen und noch wohl stärkeren Aufwand angewachsen;

8) So muß für allen Dingen bey denjenigen Stellen und Passagen, welche bereits verfertiget und in Stand gesetzet sind, darauf am fleißigsten Obacht genommen und ohnfehlbar veranstaltet werden, daß die Nachbesserung nicht versäumet, sondern bey Zeiten und wann der Schade noch mit wenigen zu redreßiren stehet, vorgenommen werden, indem es unverantwortlich seyn würde, Reparaturen von dieser Art so lange auszusetzen, bis solche ins grosse gehen; vielmehr müssen die ausgefahrene tiefen Geleise des Jahres ein oder mehrmalen wieder zugeschlagen, und die Löcher sowohl hin und wieder in den Strassen als hauptsächlich vor den Brücken gehörig verfüllet, befestiget, überfahren, planiret, und gerade gemachet werden.

9) Wann auch zum äußersten Befremden wahrgenommen worden, daß die Kärners und andere Spannwerke, den, aus den Städten vor die Thore zu schaffenden Bau-Schutt, als alten Kalk, Lehm, Kacheln, Dach- und Mauer-Steine und dergleichen, entweder auf Hügels und Höhen gebracht, oder doch an unrechte Oerter höckerweise abgeladen, folglich die Wege dadurch mehr verdorben, und an nicht gehörigen Orte erhöhet, als gebessert worden; benannte Materialien aber, wenn sie ordentlich employret, zu der Wege-Besserung allerdings unvermerkt etwas beitragen können; So sollen die Kärners, Fuhrleute und Knechte sothanen Schutt allemal und zwar bei Einen Rthlr. irremißibler Strafe, für jeden Karn, und zwei Rthlr. für einen Wagen, nicht nur in die anzuweisenden Löcher, tiefe Gleisen, oder mohle Stellen und nirgends anders hinbringen, sondern auch, so wie den Schutt abgeladen, selbigen alsofort mit einer jedesmal bei sich führenden Schüppe gehörig aus einander bringen und ordentlich gerade machen: Zu dem Ende alle und jede Gerichts-Obrigkeiten, so die Jurisdiction vor den Thoren haben, durch die Amtsdiener, Feld- und Stadt-Knechte hierauf fleißig vigiliren, durch diese Leute allen denenjenigen, so mit dergleichen Schutt-Fuhren umgehen, von Monat zu Monat, oder nachdem es die Nothdurft und Gelegenheit erfordert, die Stellen eigentlich und gehörig anweisen zu lassen, die Contravenienten aber sofort zu der gesetzten Strafe zu ziehen haben: Da auch die tägliche Erfahrung lehret, daß von denen bemeldeten Leuten dergleichen Unrath sogar, zum größesten Aergerniß, hart an die Stadt-Thore abgeführet und daselbst abgeladen worden, dieses aber mit einer guten Polizei nicht bestehen kann; So wollen und befehlen Wir hiermit in Gnaden, daß die Wachthabenden Officiers oder Unter-Officiers durch die ausser den Thoren ausgestellten Schildwachen darauf, und daß solches unterbleibe, mit attendiren lassen;

allenfalls haben sie die Contravenienten sofort zu arretiren und solche gehörigen Orts zur Bestrafung anzuzeigen.

10) Die vor den Aeckern und an den Wegen gezogene Grabens, benebst den angepflanzten Bäumen, müssen in beständigen guten Stande erhalten, die Grabens zu rechter Zeit aufgeräumet, vertiefet und befestiget, die Bäume auch zuweilen ausgeputzet und an den Stellen, wo dergleichen etwa ausgegangen oder verdorben, sofort neue nachgepflanzet und die Reihen allemal in completen Stande erhalten werden; Sobald nun

11) die Wege auf den vorgeschriebenen Fuß in Stande gesetzt sein werden; so soll sich kein Fuhrmann oder Reisender unterstehen, aus dem Wege zu beugen und über die Saaten zu fahren, oder zu gewärtigen, daß er nicht allein zur Ersetzung des Schadens werde angehalten, sondern noch besonders bestrafet werden. In soferne aber diese vorgeschriebene Breiten derer öffentlichen Landstraßen nicht sollten in gehörige Ordnung gebracht und die Wege in tüchtigen Stand gesetzet und unterhalten werden, so daß sich Fuhrleute und Reisende genöthiget sehen müssen, auszuweichen, und über Saat und Acker zu fahren, oder gar Nebenwege zu suchen; so soll ihnen solches unverwehrt und niemand berechtiget sein, dieselben deshalb in Verantwortung und Strafe zu ziehen, zu pfänden, oder den geringsten Aufenthalt zu verursachen, sondern wer sich dessen unterstehet, und deshalb bei Obrigkeit und Gerichten angeklaget wird, soll desfalls, nach gehaltenen Verhör und dem Befinden nach, selbst in eine willkührliche Strafe und dem Gegentheil allen causirten Schaden und Aufenthalt zu bonificiren, condemniret, und angehalten werden, es sei dann, daß das Ausweichen aus Muthwillen, oder wenn der Weg gut, ohne Ursache geschehen wäre, als in welchem Fall der Fuhrmann oder wer es sonst ist, sofort gepfändet, an die Gerichts-Obrigkeit des Orts quaest. abgeliefert und wider denselben nach Vorschrift der Land-Gerichts-Ordnung §. 31. verfahren, und zu Ersetzung des Schadens angehalten werden.

12) Und obwohl theils in der schon jetzt erwähnten Land-Gerichts-Ordnung §. 32, 36, 41 theils hernachmals durch verschiedene besondere Patente, hauptsächlich aber durch das Edict v. 8. Okt. 1731 die Beschädigung der Bäume, Hecken und Weiden sehr nachdrücklich verpönt, auch respektive bei Karren-Strafe verboten, diese V. auch durch öffentliche Warnungstafeln und andere Publikations-Mittel zum öftern und genugsam bekannt gemachet worden: So wiederholen und befehlen Wir doch hierdurch nochmals so gnädig als ernstlich, daß dergleichen ruchlose Uebertreter, sonderlich diejenigen, welche sich gelüsten lassen, die an den Aeckern und Wegen gesetzten Bäume frevelhafter Weise abzuhauen, abzubrechen oder denenselben sonst einen vorsätzlichen Schaden zuzufügen, nach äußerster Strenge, ohne Ansehen der Person, mit exemplarischer Leibes-Strafe, auch dem Befinden nach, wie schon verordnet, mit Festungs-Arbeit und Karren-Strafe beleget werden sollen; Wegen der Hirten und daß die Grabens oder Bäume, durch die Vieh-Triften nicht verletzt werden mögen, bleibet es bei der Disposition der Land-Gerichts- und anderer deshalb bisher üblichen Ordnungen, mit den damit verknüpften Strafen.

13) Die Brücken, welche hier oder dort auf den Landstraßen erforderlich oder vorhanden sind, müssen so viel möglich massiv von Steinen erbauet und dergestalt angeleget werden, daß solche, wenn sie länger als 3 bis 4 Ellen sind, generaliter 8 Ellen, diejenigenaber, so nur 3 bis 4 Ellen lang sind, 5 Ellen breit und überall mit Seiten-Geländern versehen sein.

14) Damit sich auch die in Dörfern und hohlen Wegen begegnende Fuhrleute oder andere Reisende ungehindert vorbei passiren können; So müssen in solchen hohlen Wegen, die aus Felsen bestehen, und also ohne Meissel ꝛc. nicht zu erweitern möglich sind, genugsame Ausweichungen in der Distance, angefertiget und besorget werden.

15) Dasjenige, was §. 4. in Absicht des platten Landes gesaget worden, soll auch bey den Steuer-Räthen, Land- und Bau-Meistern, Polizey- und Land-Reutern statt finden, und müssen selbige bei Bereisung der, ihrer Aufsicht anvertrauten Distrikte, besonders auf die Beschaffenheit der Wege genau Acht haben, und wenn dieselben schadhafte und impassable Stellen antreffen, solches nicht allein der Gerichts-Obrigkeit, auf deren Feldern solche befunden werden, und dem Land-Rath zur Remedur anzeigen, sondern auch der Kammer davon Bericht abstatten, damit auf die Instandsetzung der schadhaften Stellen mit Ernst und Nachdruck gehalten werden könne. Nicht weniger sollen die Krieges- und Domainen-Räthe bei Bereisung ihrer Departements, darauf vorzüglich mit attendiren, und wenn sie schadhafte Wege und Stellen finden, solches anzeigen.

16) Weilen es auch der Augenschein und die Erfahrung lehret, daß aller angewandten Mühe ohnerachtet, durch die Anfahrung des Grandes auf die Wege, in hiesigem Terrain dennoch nichts ausgerichtet worden; So bleibt kein ander Mittel übrig, als daß die mittle Auffahrt auf allen Wegen hiesiger Provinzien zu 1½ Ruthen breit, und 2, 3, auch an sumpfigen Orten mehr Fuß tief ausgegraben, die Gegend mit harten Steinen wieder ausgefüllet, der Rücken aber mit Grande tüchtig befahren und in Form einer convexen umgekehrten Mulde formiret, auch auf beiden Seiten mit Wiederlagen oder Mauren versehen werde.

17) Die Städte sollen von dieser allgemeinen Verfügung und Strassen-Besserung, um so weniger ausgeschlossen seyn, als den Magisträten alles Ernstes anbefohlen wird,

die Pflasterung in den Städten in einem guten Stande zu erhalten, wovon die Vorstädte nicht ausgeschlossen; es muß dahero wenigstens alle Jahr ein gewisser Theil in guten Stand gesetzet werden, und deshalb von dem Landbaumeister Anweisung geschehen, welche Strassen am vorzüglichsten vorgenommen werden müssen. Imgleichen müssen die respective Obrigkeiten die Land-Strassen gleich den Unterthanen, auf dem ihnen zugehörigen Territorio im Stande zu halten bemühet seyn.

18) So wie die Land-Räthe die generale Inspektion auf dem platten Lande haben; also sollen die Commissarii locorum in hoc passu auf die Städte genaue Achtung mit geben, womit sie das ihrige hierunter auf das exacteste und zur rechter Zeit wahrnehmen, damit nichts versäumet, oder die Zeit verschleppt werde.

19) Anlangend specialiter Unsere Grafschaft Hohenstein, durch welche eigentlich nur die einzige Casselsche Poststrasse führet; so bleibet es bei der bisherigen Observantz, daß deren Reparation durch die der Strasse am nächsten belegenen Gemeinden möglichst besorget werde. In Absicht der Wege-Besserung überhaupt und da sowohl wegen des in bemeldeter Grafschaft mehrentheils in weichen leimichten Boden bestehenden Terrains, als auch wegen des Mangels an harten Steinen, so zum Pflastern und Brücken-Bau dienlich, die Reparaturen, vorschriftsmäßig impracticable, muß bey solcher zuvor der Grund mit Fachinen und Holtz ausgefüllet werden, weilen die Sandsteine allein den gewünschten Effect nicht hervorbringen: an denen Oertern aber, wo gute und feste zu erhalten, müssen auch steinerne Brücken erbauet und sonsten bey Reparaturen der Wege nach der Vorschrift procediret werden; wohin und daß dieses geschehe, der Land-Baumeister pflichtmäßig zu sehen hat, und muß derselbe die Wege und Dorfschaften bey der Besserung bereisen, und welchergestalt die Reparations geschehen sollen, die Communen dazu gehörig anweisen und hernachmals, wie sothane Reparaturen vorgenommen worden, berichten.

20) Die Abdecker-Gruben oder die Luder-Stellen müssen gäntzlich von den Land-Strassen weg, und an einen andern Ort, wo sie nicht so bald gesehen werden können, verleget, und die alten Knochen verscharret, verbrannt, oder vergraben werden, und soll derjenige, welcher solches nicht besorget und in Acht nimmt, eine Strafe von Zehn Rthlr. erlegen. Sollten sich die Abdecker unterstehen, künftighin noch an solchen verbothenen Stellen die Luder abzuschlagen, oder gar an den Strassen liegen zu lassen, unter dem Vorwande, als ob der angewiesene Ort zu weit, oder sonst nicht ihrer Convenientz wäre; so soll derselbe für jedes Stück groß oder klein, in Fünf Rthlr. Strafe genommen werden, und dagegen keine Ausflucht statt finden.

21) Und da es zur besondern Zierde des Landes sowohl, als Beobachtung einer guten Policey und Annehmlichkeit, auch Convenientz der Reisenden gereichet, wenn man nicht allein weiß, wo dieser oder jener Weg hinführet, sondern auch zugleich ersehen kann, wie weit man ohngefähr zu dem Haupt-Orte noch habe, so soll darauf gesehen und gehalten werden, daß auf allen publiquen Kreutz- und Scheide-Wegen, so von der Haupt-Strasse abgehen, insonderheit aber in den Haupt-Strassen, nach der schon bekandten oder gewöhnlichen Art, Hand- oder Weg-Weiser, wenn solche nicht schon vorhanden, aufgerichtet werden müssen, als welche Weg-Weiser jedwede Commune auf ihre Feldmarck setzen und aus ihrem Gemeinde-Fond erhalten muß. Auf den Armen dieser Weg-Weiser muß der Ort, wo der Weg hingehet, und die Weite desselben mit deutlichen Buchstaben und Zahl geschrieben und die Seule mit Oel-Farbe schwartz und weiß geflammt angestrichen werden. Die Zoll-Aemter sollen dahin sehen, daß die verbothenen Wege, bey dem Aus- oder Eingange in die Haupt-Strassen, mit hinlänglichen Warnungs-Tafeln versehen sind, oder noch versehen und auch ferner unterhalten werden, damit sich deshalb niemand mit der Unwissenheit entschuldigen könne.

22) Es soll auch zu desto besserer und genauerer Beobachtung aller vorbeschriebenen Umstände, ein eigener Wege-Wärter angenommen werden, oder kann von dem Feldvoigt jeder Commune besorget werden, welcher sowohl auf die Baum-Pflantzungen, Graben-Arbeit, als auf die Wege-Reparaturen, imgleichen auf die verordneten Nachbesserungen nicht weniger auf die Fuhrleute und Reisenden, daß solche im Wege bleiben, und insonderheit auf die Beschädiger der Bäume fleißig vigiliren und Acht haben soll. Wer sich unterstehet dem bestellten Wege-Wärter widersetzlich zu begegnen, oder gar sich an demselben thätlich zu vergreiffen, wider demselben soll, wenn er der frevelhaften Beschädigung der Bäume überführet ist, die verwürckte Leibes-Strafe verdoppelt werden.

23) Bei der Bepflantzung der Heer- und Poststrassen müssen geschickte Forstbediente, welche mit der Anpflanzung gut umzugehen wissen, genommen werden, weil sonst nur der Zweck verfehlet wird, und im Sommer wieder ausgehet, was im Frühling gepflantzt ist; wie denn auch damit das Vieh den jungen Bäumen und Pflantzungen nicht schaden möge, solche durch Anwürfe oder vorzuziehende Graben, gegen allen Anlauf in Sicherheit gestellet werden müssen.

24) Endlich wird wegen der, in diesem Regl. festgesetzten Strafen, wenn wider Verhoffen einige davon beygetrieben werden müssen, dergestalt disponiret, daß dem Denuncianten das Ein Drittel davon gegeben, das übrige aber zur Reparatur verwendet werden soll.

25) Schlüßlich haben Wir zu unseren getreuen Vasallen und Unterthanen das allergnädigste Vertrauen, es werden dieselbe sich diese, zum allgemeinen Besten und Wohl des Landes, auch Aufnahme des Commercii, gereichende Sache bestens angelegen seyn lassen, und dieser Vorschrift die genaueste Folge leisten, oder es sich selbst beyzumessen haben, wenn dieselben im ausbleibenden Fall zur Strafe und Verantwortung werden gezogen werden. Und damit sich niemand mit einer Unwissenheit entschuldigen könne; so soll dieses Reglement gehörig durch den Druck bekannt gemacht und publicirei werden, und befehlen Wir zugleich Unserer Halberstädtschen Krieges- und Domainen-Cammer darauf mit Ernst und Nachdruck zu halten, daß solchem überall die genaueste Folge geleistet werde. Uhrkundlich 2c. 2c. So geschehen und gegeben zu Berlin, den 19. Nov. 1769.

(L. S.) Friederich.

(N. C. C. Tom. IV. S. 6241. Nr. 72. de 1769, Rabe's Samml. Bd. I. Abthl. 3. S. 574.)

3) Publik. v. 13. Nov. 1787, betr. die Obliegenheiten der Unterthanen im Magdeburgischen und Halberstädtischen beim Chausseebau.

(s. unten Abth. II. Abschn. 3. sub IV., oben S. 217.)

4) R. des K. Min. des Inn. und der Pol. (Köhler) v. 8. Sept. 1835 an die K. Reg. in Magdeburg, betr. die Leistung von Wegebesserungs-Fuhren.

Bei Gelegenheit der Beschwerde des Posthalters N. zu Halberstadt, über die Heranziehung seiner Pferde zum Wegebau, über welche die K. Reg. unterm 12. Jan. d. J. berichtet, hat der wirkl. Geh. R., Hr. Rother, Exc., geäußert, daß die Leistung von Wegebesserungs-Fuhren und der statt deren gezahlten Geldbeiträge nicht auf den Pferdebestand repartirt, sondern nach §. 4 der Landstraßen und Wegeordnung für das Fürstenthum Halberstadt und für die damit kombinirten Graf- und Herrschaften, v. 19. Nov. 1769 aus allgem. Kommunalmitteln geschehen, oder auf alle Bürger in gleicher Art, wie andere Kommunallasten, vertheilt werden müsse.

Dieses Monitum erscheint dem unterz. Min. begründet, und wird die K. Reg. deshalb hierdurch angewiesen, nach Obigem die Last zum Wegebau aufbringen zu lassen, falls nicht spezielle Rechtstitel dem entgegenstehen, über welche event. speziell zu berichten ist.

Durch die Uebernahme der fraglichen Kosten auf die gemeinen Kommunalfonds dürfte sich die von dem 2c. N. in Anspruch genommene Befreiung für die Zukunft von selbst erledigen; was aber die Vergangenheit betrifft, so ist dato der Hr. Gen. Postmeister ersucht werden, den 2c. N. zum Rechtswege zu verweisen. (A. XIX. 832.—3. 177.)

5) K. O. v. 22. Juni 1839, betr. die Aufhebung der bisherigen Chausseebaudienste in den Reg. Bez. Magdeburg und Merseburg.

(s. unter Abth. II. Abschn. 3. Kap. 3, oben S. 227.)

D. Das Herzogthum Sachsen betreffend[1]).

1) Mandat, den Straßenbau betr., v. 28. April 1781.

Wir Friedrich August, 2c. 2c. fügen hiemit zu wissen; Wasmaaßen, da Wir bei Unserer auf den in das Commercium Unsern Lande, und die davon abhängende Wohlfarth des Nahrungsstandes starken Einfluß habenden Straßenbau, gerichteten besonderen Sorgfalt, und diesfalls getroffenen Vorkehrungen, von Unseren getreuen Ständen von Ritterschaft und Städten um nähere Erörterung und Entscheidung einiger in Ansehung des Straßenbauwesens zweifelhaften Punkte unterthänigst angegangen worden, Wir zu solchem Ende in Unseren sämmtl. Landen überhaupt nachstehendes zu verordnen vor gut befunden haben.

Caput I.

Von Entfernung der Hindernisse bei dem Straßenbau.

Die nöthige Anlegung und Hebung der Seitengräben.

§. 1. Dieweilen auf Trockenhaltung derer Straßen die Aufmerksamkeit vorzüglich zu richten ist; So haben die Besitzer deren anliegenden Grundstücken nicht allein die bereits vorhandenen Gräben an denen Seiten der Straßen, so oft es die Umstände nöthigmachen und wenigstens im Jahr einmal, zwischen der Sommer-Bestellung und Heu-Erndte tüchtig zu heben, sondern auch neue, wie es und wo es die Straßen-Commission anzuordnen für nöthig finden wird, anzulegen. Das hiezu erforderliche Terrain ist von den Besitzern der an der Straße liegenden Grundstücke ohne einigen Widerspruch, herzugeben,

---

[1]) Eine Uebersicht der betr. Landestheile enthält die Darstellung der Veränderungen in der Gesetzgebung und Gerichtsverfassung der zum Depart. des O. L. G. zu Naumburg gehörigen Landestheile seit dem J. 1806 von Kratzsch, abgedruckt in v. Kamptz Jahrb. Bd. 30 S. 185 ff. und vervollständigt herausgegeben im Jahre 1832 (Zeitg. 1832. S. 128—135. S. 326. ff.)

jedoch mit dem Unterschiede: Wenn das abzutretende Terrain hiervor zweifelfrey zur Straße gehörig gewesen, und zur Ungebühr davon abgerissen, abgepflüget oder sonsten abgekürzet werden, oder aber denen Besitzern zwar rechtmäßig zugehöret, jedoch den Betrag von Zwey Metzen Dresdner Maaßes Aussaat nicht erreichet; So sind in beiderley Fällen die Grundbesitzer dasselbe ohnentgeldlich zu überlassen schuldig. Daferne aber sothanes Stück Landes der Straße vorher nicht entzogen worden, und zwei Dresdner Metzen Aussaat, oder ein mehreres beträgt: So ist solchenfalls derjenige, welchem die Straße zu bauen oblieget, dem Eigenthümer eine Entschädigung, nach dem wahren Ertrage der von dem abgetretenen Grund und Boden gehabten Nutzung mit billigmäßiger Rücksicht auf die auf selbigen haftenden, des Eigenthümers übrigen Grundstücken accrescirenden Onera, zu leisten verbunden.

Bei Anlegung und Hebung der Gräben ist dergestalt zu verfahren, daß solche oben im Lichten drei Ellen weit, schnurrecht zwei Ellen tief, unten im Grunde anderthalb Ellen breit gehoben, und, wo nicht die Lokal-Umstände ein anders erfordern, als in welchem Falle dieses dem Ermessen der Straßenbau-Commission überlassen bleibt, von sothaner Vorschrift keine Ausnahmen gemacht, und daferne diejenigen, so die Gräben anzulegen und zu heben schuldig sind, sich darunter nachlässig erweisen, die Veranstaltungen dazu von nur gedachter Straßenbau-Commission getroffen, und die darauf verwendeten Kosten sodann von den Säumigen wieder eingebracht werden.

Wenn aber die an der Straße hinliegende Grundstücken, nach dem Verhältniß der Länge, so schmal sein sollten, daß deren Besitzern daraus eine allzumerkliche Prägravation durch Hebung und Anlegung derer Gräben erwüchsen; so sollen die Communen, zu welchen diese Grundbesitzer gehören, oder wenn diese sich ebenfalls dazu zu schwach befänden, die mit selbigen benachbarten Communen, es mögen solche aus mittelbaren oder unmittelbaren Unterthanen bestehen, nach der von der Straßenbau-Commission deshalb zu treffenden ausdrücklichen Anordnung, diese Gräber-Hebung und Anlegung zum Theil zu übernehmen, und die prägravirten Grundbesitzer billigmäßig zu subleviren gehalten sein und soll dieses bei denen Besitzern deren Lehn-Geistlichen- und Stadt-Güter auf gleiche Weise gehalten werden. So viel jedoch die geistlichen Güter betrifft, so haben zwar deren Besitzer sich des hebens der Gräben, gleich anderen Besitzern an der Straße gelegenen Grundstücke, keinesweges zu entbrechen; dahingegen die Anlegung neuer Gräben ihnen nicht anzusinnen, vielmehr sind die dazu erforderlichen Dienste von denen Eingepfarrten unentgeldlich zu leisten, der etwa erforderliche Geldaufwand aber ist aus dem Kirchen Aerario zu bestreiten.

Uebrigens sind die einmal geführten Gräben führohin, bei Fünf Thaler Strafe, unter keinerley Vorwand, zu durchschneiden oder zu verbauen, indem eben dadurch der Abfluß, als die bei Führung derer Gräben gehegte Absicht ganz vereitelt wird, sondern wo die Besitzer deren anstoßenden Grundstücken von diesen ihren Grundstücken auf die Straße zu kommen nöthig haben, sollen sie zu dem Ende Brücken über die Gräben zu bauen, sowohl diese, so lange sie deren bedürfen, zu erhalten verbunden sein; wobei nur der Fall außgenommen wird, wenn die Straßen-Commission, daß, ohne Erbauung einer Brücke, über die Gräben von den an die Straße stoßenden Grundstücken auf die Straße, und von solcher auf besagte Grundstücke gefahren werde, nach der besonderen Lokal-Beschaffenheit thunlich und schicklich befindet, und deshalb, daß die Gräben flach geführet werden, verstattet.

Feld-Abzüge.

§. 2. Da auch zu weiterer Abführung der Wässer die Feld-Abzüge in nicht minder Obacht zu nehmen sind; So haben Unsere Commissarien sowohl, als sämmtl. Gerichts-Obrigkeiten ein wachsames Auge darauf zu richten, daß von denen Grundbesitzern, durch deren Grundstücke diese Abzüge geführet sind, die bereits vorhandenen, vom Anfang an bis zum niedrigsten Ausflusse sorgfältig erhalten, und nach jedesmaliger Verschlaimung, und wenigstens im Jahre einmal, zwischen der Sommer-Bestellung und Heu-Erndte gereiniget, auch, wo sie nicht gut angeleget sind, verbessert, oder wo dergleichen gar nicht vorhanden, ferner in tüchtiger Maaße angeleget werden.

Damit aber sowohl dieses als alle übrige zum Straßen-Wesen gehörige Lokal-Veranstaltungen jedes Orts gebührend beobachtet werden mögen, sind bei jeder Commun in Städten und Dörfern, auf die Straßen, Wege und Gräben, so sich einerhalb deren Gränzen und Fluren befinden, ein oder zwey Aufseher, welche darauf, daß die getroffene und weiter zu treffende Anordnungen zum wirklichen Vollzug und unausgesetzt fortdauernder Befolgung gebracht werden, genaue Obsicht zu führen, und wie es geschehen, jeder Orts-Obrigkeit alle Monate gehörig anzuzeigen haben, zu bestellen; die Straßen-Commission aber hat, insonderheit auch wegen der erforderlichen Breite und Tiefe der Feld-Abzüge und Beschaffung des Localis, die nöthige Vorschrift zu ertheilen, und wo diese Local-Umstände eine mehrere Vertheilung oder weitere Fortleitung des Wassers nöthig machen, zu dem Ende die Anlegung neuer, oder die Verlängerung schon vorhandener Feld-Abzüge, und zwar ohne Rücksicht auf die etwa dabey vorkommende Verschiedenheit der Communen und Gerichtsbarkeiten, sondern lediglich, wie es für die Sache am besten ist, anzuordnen.

Und obwohl hierbey dafür möglichste Sorge zu tragen ist, daß solche Gräben (wenn es schon mit mehrerer Beschwerlichkeit geschehen sollte,) eher durch Reine, Lahden, Triften und Gemeinde=Plätze, als durch nutzbare Grundstücken geführt werden; so mag doch, wenn dieses, der Lage wegen, nicht thunlich sein will, derjenige Grundbesitzer, dessen Grundstück mit einem dergleichen Abzugs=Graben durchschnitten worden, oder der, welcher das Wasser endlich aufnehmen muß, solches nicht verwehren, vielmehr hat er der Anlegung und Erhaltung solcher Abzüge, nach der von der Straßen=Commission ihm zu ertheilenden gemessensten Vorschrift sich nicht zu verweigern, und daß ihm bei solchen Umständen das Wasser zugeführt werde, zu gestatten. Jedoch ist ihm, wenn durch die angelegten Abzüge Straßen=Wasser, so ausserdem auf seine Grundstücken nicht ablaufen würde, ihm zugeführt wird, von demjenigen, welcher die Straße zu bauen hat, eine billigmäßige, nach hauswirthschaftlicher Taxe zu bestimmende Vergütung zu leisten. Wie denn auch in dem Falle, da durch Ableitung des Wassers von der Straße, zugleich andere Grundstücke von dem auf selbigen sich sammelnden Wasser befreyet werden, die Besitzer solcher Grundstücken, auf Ermessen der Straßen=Commission sich eines proportionirlichen ebenfalls nach hauswirthschaftlicher Taxe zu bestimmenden Beytrags zur Entschädigung desjenigen, dem das Wasser zugeführt wird, nicht zu entbrechen haben; denen Grundbesitzern aber stehet frey, die Ableitung nach Art der Abzüchte, geräumig mit Steinen und Erde wiederum zu bedecken, da sie denn solchenfalls nur dafür, daß der Lauf ungehindert sei, zu haften haben. Uebrigens ist demjenigen, was im ersten §pho in Ansehung der Geistlichen Grundstücken, ingleichen des von der Commune jeden Orts und anderen Communen zu leistenden Bergstandes vorgeschrieben worden, auch bei Anlegung und Unterhaltung der Abzüge allenthalben nachzugehen.

Ungebührliches Herzuleiten der Wässer und Einschränkung des Abflusses.

§. 3. Es darf auch bei Zehn Thaler und nach Befinden zu erhöhender Strafe kein Wasser führohin unter irgend einigem Vorwand nach der Straße zu geleitet, oder zum Nachtheil derselben vorsätzlich aufgeschwellet werden; desgleichen dürfen Anzüchte, welche Unrath auf die Straße führen, so wenig in Städten, als in denen Dörfern zur Straße geleitet werden; und aller Schaden, welcher der Straße dadurch verursachet werden sollte, ist, ausser der einzubringenden obgesetzter Strafe, auf der Schuldigen Kosten wieder herzustellen. Sollte es aber, der natürlichen Lage des Orts nach, für diesen oder jenen Besitzer unmöglich seyn, den Wasser=Abfluß (jedoch mit Ausschluß der jederzeit anderwärts und wenigstens in besonders dazu anzulegenden Senkgruben zu führenden Anzüchte) anders zu führen; so hat die Straßen=Commission Sorge zu tragen, daß der aus solchem Wasser=Zufluß für die Straße zu befürchtende Schade durch Vertheilung des Wassers möglichst verhütet, und der weitere Abfluß sofort wieder gefördert werde.

Hiernächst ist nicht zu gestatten, daß auf irgend eine Art die Abführung des Wassers gehemmet werde, und soll derjenige, der hierunter sich etwas zu Schulden kommen lässt, gehalten seyn, das Hinderniß sofort wegzuräumen, oder die Abführung des Wassers, wo sie nach dem Ermessen der Straßen=Kommission auf eine andere schickliche Art geschehen kann, zu bewerkstelligen, anmaßen im Unterlassungsfall solches auf seine Kosten von der Commission veranstaltet werden soll.

Zu gleichmäßigen Endzwecke sind

Abstellung der Hindernisse gegen den Ablauf der Gewässer.

§. 4. keine dererjenigen Veranstaltungen ausser Acht zu lassen, welche den Ausfluß dieser Feld=Abzüge so die Land=Gräben und Bäche befördern, oder wohl ganze Gegenden von stehendem oder ausgetretenem Wasser befreyen; Wo aber die deshalb zu treffenden Anstalten von besonderer Wichtigkeit, und dahero desto reiflicher zu überlegen wären, so hat die Straßen=Commission nach Befinden das Gutachten geschworner Wasser=Verständigen darüber zu erfordern, und die Besitzer und Obrigkeiten zu einem dienlichen Einverständnisse zu disponiren, auch zu Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuermahnen, und im Entstehungsfalle die Bewandniß der Sache, mittelst an Unsere Landes= und resp. andere Reg. zu erstattenden Berichts, zu weiterer Verfügung anzuzeigen.

Wegräumung der Büsche und Bäume an den Straßen.

§. 5. Da die Austrockenung derer Straßen durch die allzunahe an deren Seiten stehende Bäume und hohe Sträucher merklich gehindert wird, so sind nach dem Ermessen der Straßenbau=Commission, die Sträucher völlig wegzuräumen, hohe Bäume aber von Zeit zu Zeit also zu köpfen, und im Schnitt zu halten, daß die Luft unter und zwischen denenselben frey hindurch streichen könne, wir denn auch dieses, wenn die Eigenthümer solches zu thun sich verweigerten, auf deren Kosten von der Straßenbau=Commission veranstaltet werden, jedoch das weggehauene Holz denen Eigenthümern verbleiben soll.

Auch sollen in Zukunft an denen Straßen und Wegen nur fruchtbare Bäume, und auch diese nicht allzunahe, sondern ausserhalb der Abzugs=Gräben und in einiger Entfernung von solchen gesetzt werden. Wenn

Auswerfung des Schnees.

§. 6. Zu Winterszeit der Schnee in hohlen Wegen oder sonst auf der Straße die Passage verhindert, so muß jede Commun für dessen Auswerfung und Wegschaffung, so weit die Fluhr derselben geht, Sorge tragen, und solche ohne Aufschub bewerkstelligen. Fiele ihr aber nach dem Ermessen der Straßen-Commission solche Arbeit zu beschwerlich, so hat diese benachbarte Commune zur Beyhülfe anzuweisen.

Dergleichen können die an die Straßen gränzenden Communen sich nicht entbrechen, bei großem Schnee, und wenn die hohlen Wege gar nicht passirlich zu machen sind, die Winter-Bahne über ihre Felder unverweigerlich zu dulden, und müssen sie alsdann zu möglichster Verminderung des daraus für die Saaten entspringenden Schadens, sowohl als zu Verhütung der wegen naher Teiche oder Abgründe zu besorgenden Gefahr, diese Bahn selbst an den schicklichsten Orten mit hohen Stangen abstecken.

Es sollen auch

Verhütung aller Gefahr derer Straßen, ingleichen derer Reinlichhaltung betreffend.

§. 7. an den Straßen weder Steinbrüche noch Sand-, Lehm- oder Thon-Gruben, oder Hanf- und Flachs-Rösten, wenn sie nicht wenigstens vier Ellen weit von der Straße entfernt sind, geduldet, oder, daferne nähere unvermeidlich sein sollten, mit tüchtigen von den Besitzern zu erhaltenden Lehnen verwahret, auch nahe an der Straße keine Vogelstangen oder neue Windmühlen errichtet, noch Schießplätze angeleget werden, es wäre denn, daß nach dem Ermessen Unserer Straßen-Commission, denen Vorbeireisenden keine Gefahr entstehen könnte. Desgleichen sind hinführo weder Misthaufen noch gefallenes Vieh oder anderer Unrath bei Strafe von Zwey Thalern in die Nähe der Straße zu bringen, oder daselbst zu lassen, und wird denen Feld-Meistern und Canillern hiermit, bei fünf Thaler Geld- oder proportionirlicher Gefängnißstrafe, auferleget, das auf oder nahe an der Straße gefallene Vieh, sobald ihnen, daß allda dergleichen befindlich sey, bekannt wird, ohnverzüglich und in gehöriger Tiefe zu verscharren.

Auch hat über dieses sowohl, als über das sonst anbefohlene, jeder Orts-Obrigkeit genau zu halten, und durch die in jeder Commune zu bestellende Aufseher desfalls die Nothdurft zu besorgen, nächstdem aber auch die Straßen-Commission, daß solches erfolge, Absicht zu führen, und nöthigen Falls das Erforderliche an die Obrigkeiten gelangen zu lassen.

Caput II.

Von der Führung des Straßenbaues.

Unterschied der Straßen.

§. 8. Hiebei sind

A. Die durch alte V. und Mandate bestätigte, denen mit schweren Meßgüthern und Kaufmanns-Frachten beladenen Fuhrleuten innen zu halten befohlen, und von einer Landes-Gränze zur anderen durch die Haupt-Handelsstadt zu Leipzig hindurch führende hohe Heer-, Stapel- und Landstraßen.

B. Die das innere Landes-Commerciam von einer Manufaktur- oder Markt-Stadt zur andern befördernde und von leichtern Fracht-Fuhrleuten sowohl als den Posten befahrene innere Commercial-Straßen,

und endlich

C. die zur Verführung der Naturalien nach den Städten sowohl als zu der übrigen Handthierung denen Landleuten dienende Communications- Dorf- und Nachbar-Wege zu unterscheiden. Wie nun

Wer die Straßen zu bauen hat.

§. 9. in Ansehung der Obliegenheit, die Straßen zu bauen, es bei der bisherigen Observanz ferner sein Bewenden haben soll; so sind in regula auch in so ferne nicht ein anderes hergebracht, die Straße zu bauen und zu erhalten schuldig, innerhalb

a) der Städte und so weit deren Weichbild gehet, die Räthe, aus denen Cämmerey-Einkünften, und wo es Herkommens, oder die Kämmerey-Einkünfte nicht hinlänglich sind, mit Zuziehung, oder auf alleinige Kosten der Communen;

b) in denen Dörfern, und so weit als deren Zäume gehen, es mögen diese beyde oder nur eine Seite der Straße einfassen, die Dorf-Communen;

c) ausserhalb derer jetzt beschriebenen Orte aber, werden die hohen Heer- und Landes- auch innern Commercial-Straßen, entweder auf Kosten unserer Rentkammer, oder von denjenigen Vasallen, Stadt-Räthen und Grund-Besitzern gebauet, welche auf dergl. Straßen mit dem Gleite beliehen sind, oder ein Wege- oder Brückengeld zu erheben haben, in so ferne letztere nicht etwa per pactum eine Befreyung vom Straßenbau erhalten oder solche rechtlich ausgeführet haben, oder auch dergl. nicht bereits schon in ihren Privilegiis enthalten; oder bei Erlangung des Gleits-Rechts, Zolles, Wege- und Brücken-Geldes, was sie eigentlich wegen des Genusses eines oder des

anderen nur angeführten Emolumenti zu bauen und zu repariren verbunden sein sollen, ausdrücklich bestimmt ist;

d) auf denen Communikations-Nachbarwegen, lieget die Erhaltung derselben, wo nicht ein anderes hergebracht ist, der Commun eines jeden Orts innerhalb ihrer Fluhr ob.

Und da unsere Landesväterliche Absicht dahin gehet, daß die Straßen an den Orten, wo sie auf Kosten unserer Rent-Kammer zu bauen sind, durchgängig nach und nach in Stand gesetzt, und darinnen erhalten werden sollen, hierzu auch bereits die beträchtlichsten Summen verwendet, mit selbigen theils die ausserordentlich beschwerlich gewesene Passage der so sehr verdorbenen Straßen, so viel möglich, gehoben, insonderheit aber auf denen hohen Heer- und Landstraßen, zur Beförderung des Commercii an verschiedenen Orten wichtige Chaussee-Baue Meilenlang geführet, für deren Erhaltung zugleich sichere Anstalt getroffen, und die von E. getreuen Landschaft bewilligte extraordinaire Beyhülfe, vorzüglich und sorgfältig zur Sublevation der Privatorum und Communen, in Ansehung der ihnen obliegenden Baue auf denen Heer- und inneren Commercial-Straßen, angewendet werden; So versehen Wir uns nicht weniger zu Unserer treuen Vasallen, Obrigkeiten und Unterthanen, welchen die Führung des Baues oblieget, daß sie sich dieses heilsamen und auf ihren eigenen Vortheil so genau sich beziehenden Geschäftes, mit allen Kräften unterziehen, und nicht allein auf die Wiederherstellung derer noch nicht gebaueten Straßen, so weit es eines jeden Schuldigkeit erfordert, nach Anleitung derer vorhandenen und fernerweit erfolgenden Anweisungen möglichsten Bedacht nehmen, sondern auch deren Erhaltung sich bestens angelegen sein lassen werden

Damit nun der Straßenbau führohin, so viel möglich, auf einerley Weise geführt werde, so ordnen Wir hiermit, daß

Breite der Straße.

§. 10. was zuvörderst die Breite anlanget, bei neuen Bauen, oder wenn die Breite der Straße reguliret werden muß, auf denen hohen Heer- und Landstraßen, mit Ausschluß der oben bestimmten Gräben, wenigstens

Sechszehn Ellen,

und für die innern Commercial-Straßen mit Anschluß der Gräben

Zwölf Ellen,

anzunehmen sind; Dahingegen für die dritte Art, nehmlich die Communikations-, Dorf- und Nachbarwege, eine besondere Vorschrift füglich nicht ertheilt werden kann. Wie denn auch wegen der Breite der Straßen und Gassen in Städten oder Dörfern nichts überhaupt festgesetzet werden mag, sondern es ist von Unserer Straßen-Commission nur darauf zu sehen, daß bei selbigen eher mehr Breite als bei den Straßen der beiden ersten Klassen vorgeschrieben worden, erhalten, und dieserhalb durch Einbaue einige Verengerung, so wenig als möglich, gestattet werde.

Es wird auch die Straßen der ersten und zweiten Klasse in einer Breite von resp. 24 und 16 Ellen, in denen Fällen anzulegen vorbehalten, wenn das Ausweichen deren Wagen, oder die Krümme der Straße wegen des Einlenkens solches erfordern sollte. Auf den Tractibus aber, welcher vor der Hand nicht neu erbauet werden, sollen die Gränzen nach den alten Anzeichen, und wenn diese nicht vorhanden, und die in vorstehender angegebenen Breite der Straße nicht zu erlangen sein sollte, doch so breit als möglich, angenommen und festgestellet werden.

Die hohlen Wege und schmalen Teiche und andern Dämme, sind, wo nur immer möglich zu erweitern; wo aber solches ganz nicht thunlich, ist von der Straßen-Commission die Veranstaltung zu treffen, daß in diesen, auf so kurze Distanzen, als es nöthig ist, um sich zurufen oder wahrnehmen zu können, von demjenigen, der die Straße zu bauen schuldig ist, geräumige Weichen angelegt werden, so wie, wenn neben denen beizubehaltenden alten Stein-Dämmen, Sommer- und Weichwege angebracht sind, oder angeleget werden können, auch diese mit der Breite eines geräumigen Fahrgleises und der nöthigen Wasser-Ableitung versehen sein müssen. Und daferne die vorgeschriebene gesetzmäßige Breite nicht überall vorhanden ist, so sind die Besitzer der an der liegenden Grundstücken die ermangelnde Breite von besagten Grundstücken abstechen zu lassen und herzugeben schuldig, jedoch ist in Ansehung der, nach Unterschied der Fälle, entweder ohnentgeltlichen Abtretung des erforderlichen Terrains oder der für selbiges denen Eigenthümern zu leistenden Vergütigung, es allenthalben eben so zu halten, wie im ersten §pho im Betreff des zu denen Seitengräben abzutretenden Landes verordnet worden.

Bei Führung neuer Baue selbst ist

Gerade Linie.

§. 11. der alte Straßen Tractus möglichst beizubehalten; Da aber ein neuer Damm oder Chaussee nicht anders geführet werden kann, als wenn wenigstens die auf den alten Straßen vorkommenden allzukleinen und öftern Krümmen vermieden werden, so sind selbige so viel möglich in einer geraden Linie zu führen.

Da auch oft zu Vermeidung steiler Berge, Wasser oder hohler Wege sowohl als zu Gewinnung eines freyen, sicheren und trockenen Fortkommens, ingleichen zu Ersparung beträchtlicher Bau- und Erhaltungskosten, die alten Straßen gänzlich verlassen und völlig neue Tractus angenommen werden müssen, so soll das Land, welches zu Anlegung der neuen Straße und Erlangung der geraden Linie erfordert wird, durch Amts-Landgerichte oder andere unpartheyische Hauswirthe gewürdert, und den Besitzern desselben, nach Befinden, das alte Stück Straße dafür überlassen, oder wenn dieses nicht hinlänglich oder möglich eine verhältnißmäßige Vergütung an Gelde von denenjenigen, denen der Bau der Straße oblieget, gereichet werden.

Ehe jedoch dergl. neue Tractus von Seiten der Straßenbau-Commission angelegt werden dürfen, ist darüber zuvörderst jedesmal bei Unseren Kammer-Collegiis mittelst Ber. anzufragen und die Approbation des neu anzulegenden Weges zu erwarten, auch wenn sodann zwischen nurgedachten Straßenbau-Commissariis und denen Grundstücks-Besitzern, von deren Grund und Boden zu der neuen Straße etwas verwendet werden soll, wegen Abtretung des zur neuen Straße verlangten Grund und Bodens und der deshalb zu gewarten habenden Vergütung, ein gütliches Abkommen nicht getroffen werden kann, soll von ersteren mit genauer Bemerkung aller dabey einschlagenden Umstände, zu Unserer Landes- und resp. anderen Reg. Bericht erstattet, und von diesen, wenn die Grundstücks-Besitzer deshalb genüglich gehöret worden, nach vorgängiger Communication mit Unseren Kammer-Collegiis die Sache selbst entschieden und bis dahin mit Anlegung der neuen Straße angestanden werden.

Nachdem auch

Materialien.

§. 12. zur Führung eines Straßenbaues tüchtige, das ist, von Erde reine und in der Luft und Nässe dauerhafte Materialien erforderlich sind, überdieß auch von denjenigen, so Straßen zu bauen haben, nächst der Güte, eben so sehr, zur Erleichterung der Kosten, auf die nahe Anfuhre derselben zu sehen ist, so soll ein jeder, auf dessen Grundstücken dergl. tüchtige und in der Nähe der zu bauenden Straße gelegene Materialien angetroffen werden, sie bestehen in Stein, Sand, Kies, oder worinne sie sonst wollen, gehalten sein zu erstatten, daß, um solche zu erlangen, in seinen Grund und Boden eingeschlagen, und, soviel zur Führung des Baues vonnöthen, genommen und abgeführt werde; doch sind hierunter die weniger nutzbaren Grundstücken denen nutzbaren so lange vorzuziehen, als die vielleicht anderweit nicht zu findenden Güte des Materialis, oder eine veranlaßte übergroße Kostbarkeit nicht ein anderes erfordern. Es ist auch dem Grundbesitzer von denen, so die Straßen zu bauen verbunden sind, eine billige Entschädigung niemalen zu versagen, und sind besonders die zum Straßenbau erforderlichen Steine, nach dem Werthe des jeden Orts üblichen Ruthen-Maaßes, dem Eigenthümer des Steinbruches zu bezahlen, in Ansehung des zum Straßenbau benöthigten Sandes oder Kießes aber, soll die Vergütung nicht anders als als nach der Quadrat-Ruthe der Oberfläche des angegriffenen Terrains, wie solche hätte genutzet werden können, keinesweges aber nach Fuhren, oder sonst auf irgend eine andere Weise (sowohl wegen des daraus erwachsenden allzuhohen Preises, als auch wegen der dabey fast unvermeidlichen Irrungen und Bevortheilungen), durch die Amts-Landgerichte oder andere unpartheyische Hauswirthe bestimmt werden. Uebrigens aber ist das Terrain, sobald keine Materialien mehr zu erholen sind, so gut als möglich, wieder zu planiren, und seinem Besitzer, dem das Eigenthum unverletzt verbleibet, zum freyen Gebrauch wieder zu überlassen, auch sich hierunter niemalen einer Jurisdiction, wo selbige nicht besonders stipulirt würde anzumaaßen.

Es sind auch

Zufuhr und Nebenwege.

§. 13. die aus dergleichen zum Straßenbau dienenden Steinbrüchen und Sand- oder Kieß-Gruben nöthigen Zufuhrwege von denjenigen, über deren Grundstücken sie, in Ermangelung eines anderen Weges, geleget werden müssen, ingleichen die während eines neuen Baues an den anstoßenden Grundstücken längsthin für die Landfuhren anzulegenden Wege, von denen Besitzern, so lange als der Straßenbau dauert, unweigerlich zu gestatten, und denenselben in den Fällen, da hierdurch würklich nutzbare Grundstücken betreffen, und ihnen ein wahrer Schaden zugefüget worden, billige Vergütigungen von denen, so die Straßen zu bauen verbunden sind, zu reichen.

Wie nächst dem

Brücken und Schleusen auch Abschläge.

§. 14. bereits oben erwähnet worden, daß bei Führung des Straßenbaues ein Haupt-Augenmerk darauf zu richten, daß die Straße gegen das eindringende Wasser hinlänglich gesichert werde, also müssen in den Gegenden der Straßen, wo entweder die Wasser über selbige, oder wo sie in gebürgigten Gegenden längst der Straße herunter ströhmen, oder wo dem auf der hohen Seite der Straße sich sammelnden Wasser ein

Durchzug auf die niedere Seite zu dessen Ablauf zu verschaffen ist. Schleusen, oder nach Befinden Abschläge, oder da der Zulauf des Wassers zu groß, Brücken, und zwar die Schleusen so weit, daß zu deren Räumung ein Mann hindurch kriechen kann, selbige sowohl als die Brücken, so tüchtig, daß durch öftere Reparaturen oder Baufälligkeit die Kommunikation nicht unterbrochen werde, angeleget, und die bisher üblichen ausgepflasterten Erd-Rinnen, Steinschlüchte oder Waunen und Fuhrte (»wo nicht wegen allzubreit überströhmenden Wasser die Straßen-Kommission ein anderes anordnete«), gänzlich vermieden werden. Und wie die Beurtheilung, ob? und wo dergleichen Abschläge, Schleusen und Brücken anzulegen, oder wo erwähnten Falls die Erd-Rinnen oder Steinschluchten beizubehalten, auf denen Straßen, welche Unsere Rent-Kammer zu bauen hat, der Kommission lediglich überlassen ist; So haben auch alle andere, welche Straßen bauen müssen, der Anweisung erwähnter Unserer Kommission, wo dieselbe auf ihren Distrikten die Erbauung von Brücken und Schleusen oder Haltung der Abschläge nöthig finden wird, unweigerlich nachzugehen.

Wir haben auch nochmals

Vorschrift von den Bauen.

§. 15. eine nähere Anweisung, wie inskünftige die Baue oder Reparaturen auf mehrermeldeten verschiedenen Straßen, nach dem in Unseren Landen vorzufindenden verschiedenen Materiali, betrieben werden sollen, verfertigen und solche gegenwärtigem Mandate beifügen lassen [1]). Gleichwie nun dieselbe bei denen von Unserer Rent-Kammer geführten Baue bereits bewährt gefunden worden ist; also haben auch die Privati und Kommunen sich bei ihren Straßenbauen, unter ebenfallsiger Direktion Unserer Straßen-Kommission, danach zu achten, und derselben gemäß zu verfahren. Und obschon nur angezogene Vorschriften sich hauptsächlich auf die beiden ersten Klassen verspecificirter verschiedener Straßen beziehen, so gehören dennoch auch nicht minder,

Wege in kleinen Städten und Dörfern auch Kommunikations-Wege.

§. 16. die unter der dritten Klasse angegebenen Wege, in denen von der Straße abgelegenen kleinen Städten und Dörfern, sowie die dahin führenden Kommunikations-Wege, insofern sie einen Einfluß in die innere Landes-Zufuhre, als wegen des Getreide- oder Holz-Handels und dergl. haben, ebenfalls unter die allgemeine Aufsicht der Straßen-Kommissionen, welche insonderheit in denen Fällen, wo verschiedenerlei Unterthanen und Gemeinden konkurriren, dahin zu sehen haben, daß solche Straßen wenigstens fahrbar gemachet, und die Wasser darauf abgezogen werden, und sind, falls eine Kommune die ihr zukommende Obliegenheit hierbei zu erfüllen nicht im Stande sein sollte, benachbarte Kommunen, und insonderheit diejenigen, welche solche Wege mit befahren, zur gemeinschaftlichen Besserung derselben mit zu ziehen.

Da auch

Post-Wege.

§. 17. nach dem 10. §pho Unserer Post-Ordnung denen Posten an den Orten
»wo wegen unterlassener Besserung oder sonst nicht fortzukommen ist, ohne jemands
»Eintrag oder Anhaltung gestattet wird, andere Nebenwege zu suchen, auch sich
»selbige, zu desto geschwinderer richtiger Absolvirung ihrer Kurse, aller sogenannten
»Fürsten-, Herren-, Neben-, Schleif- oder Feldwege bedienen können;«
so haben diejenigen, welchen die Unterhaltung dieser Wege oblieget, die Löcher auf selbigen zu gehöriger Zeit auszufüllen und das Wasser möglichstermaaßen abzuziehen, und den außerdem von dem Ausfahren über die Felder entstehenden Schaden dadurch abzuwehren. Es soll aber auch bei einem dergleichen Postwege, wo es nicht von Alters her anders eingerichtet ist, eine mehere Breite als eines Fahrgleises, nach Art der Weichwege längst den Stein-Dämmen nicht erfordert werden.

Caput III.

Von Erhaltung der Straßen und anderen zum Straßenwesen gehörigen Gegenständen.

Erhaltung der Straßen.

§. 18. In Ansehung der Erhaltung der Straßen im baulichen Wesen, ist nach Vorschrift vorbemeldeter mit diesem Mandat zugleich publicirt werdender Anweisung sich zu achten, und da Wir an denen Orten, wo Unseren Rent-Kammern die Wege zu bauen oblieget, wegen deren Erhaltung in gutem und tüchtigem Stande, die Straßenbau-Commissarios nach nurangeführter Anweisung zu verfahren befehligen; So haben nicht minder solcher gemäß diejenigen Unserer Vasallen, Stadträthe, Kommunen und solche Grund-

---

[1]) Diese (lediglich technische) Anweisung ist nicht mehr von praktischem Werthe und deshalb nicht mit abgedruckt worden.

stücks=Besitzer an denen Orten, wo selbige gleichergestalt die Wege zu bauen verbunden sind, auf deren Conservation und baldigste Wiederherstellung des auf denen Wegen sowohl als an denen Gräben sich etwa zeigenden Schadens den behörigten Bedacht zu nehmen, damit durch die schleunigste Reparirung der im Anfang oft geringen und unbeträchtlichen Schadhaftigkeit mehrerer Nachtheil vermieden, und der bei Hintansetzung sothaner Reparatur in der Folge immer kostbarer werdende Aufwand, möglichst verhindert werden möge, und zu dem Ende sollen sie künftighin durch die nach Vorschrift des 2ten §phi darzu zu bestellende Aufseher, eine beständige ununterbrochene Obsicht über die Straßen, Gräben und Brücken führen zu lassen, auch von Zeit zu Zeit, ob diese Aufseher ihrer Schuldigkeit ein Genüge leisten durch die Raths= und Gerichts=Personen Erkundigung einzuziehen gehalten sein, damit alles, was schadhaft worden, in Zeiten wieder hergestellet, und in gehörigen Stand gesetzet werden möge. Werden sich aber dieselben hierunter saumselig erweisen, oder wenn ihnen dergleichen Schadhaftigkeiten durch die zur Aufsicht über die Wege von ihnen zu bestellende Personen, oder auch die Straßen=Kommissarios selbst bekannt werden sollten, zu deren Wiederherstellung in guten Stand die unverzüglichste Veranstaltung zu treffen, außer Acht lassen, so soll, nach hierüber von der Straßenbau=Kommission an Unsere Kammer=Collegia geschehene Anzeige, derselben zu Reparirung der deshalb nöthige Auftrag ertheilet, und die darauf verwendeten Kosten von denen, welchen die Straßen, Gräben oder Brücken in tüchtigen Stand zu erhalten obgelegen hätte, sofort beigebracht werden.

Wobei die Kammern und Privati hierdurch noch insonderheit angewiesen werden, die auf ihren Distrikten Chausseemäßig neugebauten Stücken Straßen, einem oder etlichen, von ihnen zwar zu erwählenden, jedoch Unserer Straßen=Kommission (welcher die Kognition über deren Tüchtigkeit hiermit vorbehalten wird,) vorhero vorzustellenden Personen in Accord dergestalt zu übergeben, daß letztere gegen ein von der Kommission zu regulirendes billiges jährliches Quantum, die Straßen tüchtig zu erhalten haben, und, wo sie ihre Schuldigkeit nicht erfüllen, von Unserer Straßen=Kommission renoviret, und andere auf möglichste billige Bedingungen an deren Stelle gesetzet werden können.

Zu Schonung dergleichen neuer Straßen wird

Hemmschuhe.

§. 19. denen Fuhrleuten der Gebrauch der eisernen Hemmschuhe, und aller Hemmketten, bei einem Thaler Strafe, nach vorhergegangener Warnung in den Gleiten und mittelst derer besonders dieserhalb auszustellenden Tafeln, hierdurch gänzlich untersaget, und soll diese Strafe von denen, so solche verwürkt haben, in demnächstfolgenden Gleite eingetrieben, dem Denuncianten aber der 4. Theil davon gereicht werden; dahingegen sich dieselben hölzerner Hemmschuhe zu bedienen haben, auch die an steilen Bergen liegenden Dorfschaften dergleichen zur Bequemlichkeit der Reisenden gegen billigmäßigen Abtrag vorräthig halten, und die Obrigkeiten, daß solches erfolge, genaue Obsicht führen sollen.

Hiernächst sind

Meilen=Säulen.

§. 20. nach Vorschrift derer sub dato den 24. Juli 1722 und 16. März 1748 ins Land gegangener Mandate die an den Straßen stehenden Meilen= und Post=Säulen von denen Gerichts=Obrigkeiten, welchen hierunter ihre Unterthanen, in der bereits im erstangezogenen Mandate vom 24. Juli 1722 bemerkten Maaße, zur Mitleidenheit zu ziehen, unbenommen bleibet, jedesmalen im tüchtigen Stand zu erhalten, und wenn eine dieser Säulen schadhaft werden, oder ganz eingegangen sein sollte, solche sofort behörig herzustellen, als wozu Unsere Straßen=Kommission bei sich ereignenden Fällen die Säumigen gebührend anzuhalten hat.

Da endlich

Ausweichen.

§. 21. auch die Nothwendigkeit erfordert, daß wegen des Ausweichens derer Wagen und Kutschen auf den Straßen, zu Vermeidung diesfalls bisher zum öftern entstandenen Excesse eine gesetzmäßige allgemeine Ordnung getroffen werde, so soll, außer dem bereits von Uns festgesetzten Vorrechte der Posten, der Berg auffahrende, dem Berg einfahrenden, derjenige, der aus der Stadt kömmt, dem, so in die Stadt fähret, der mit wenig Pferden bespannte, dem stärker bespannten Wagen ausweichen, im Fall gleicher Bespannung aber, oder wenn sonst die Umstände es erforderten, beide Wagen oder Kutschen auf das halbe Gleiß zur rechten Hand ausfahren.

Der Straßen=Kommission zu führende genaue Obsicht über die Unter=Straßen=Bediente.

§. 22. Gleichwie Wir nun durch vorstehende Verordnungen das Beste Unserer Unterthanen, ohne daß selbigen dadurch eine unbillige Beschwerde zugezogen werde, zu befördern die landesväterliche Absicht hegen; Also werden Wir auch durch die von Uns niedergesetzte, aus Kreis= und Amtshauptleuten, dem Gleits=Commissario und Beamten jeden Orts, bestehenden Straßen=Kommissionen jederzeit das Absehen dahin richten lassen,

daß denjenigen, welche wegen des Straßenbaues einige Schuldigkeit oblieget, möglichste Erleichterung verschaffet, zu Bewerkstelligung der Baue und Besserungen jedesmal die schicklichste Jahreszeit erwählet, damit nicht über Gebühr geeilet, und dabei auf das Vermögen und die Kräfte der Unterthanen Rücksicht genommen, auch mit den Obrigkeiten, wo und wenn es erforderlich, die nöthige Kommunikation gepflogen werde; Wie Wir denn ferner gedachten Unseren Kommissarien die genaue Obsicht über die angestellten Unter-Straßen-Bediente, damit diese durch ungebührliches Bezeigen zu Beschwerden nicht Anlaß geben, besonders aufgegeben haben, und wenn dennoch erwähnte Unter-Straßen-Bediente sich hierunter etwas zu Schulden brächten, solches zur unnachbleiblichen Ahndung bei Unseren Straßen-Kommissionen, oder, nach Beschaffenheit der Umstände, unmittelbar bei Unseren Kammer-Collegiis anzuzeigen ist.

Processualische Weitläuftigkeiten sind nicht zu gestatten.
In wie weit Appellationes zu attendiren.

§. 23. Wir wollen auch bei denen, den Straßenbau, als eine Landes-Polizei-Anstalt betreffenden Sachen, processualische Weitläuftigkeiten nicht gestatten, vielmehr soll in den Fällen, wo es auf die durch diese Unsere V. festgesetzten und unweigerlich zu leistenden Schuldigkeiten ankommt, die eingewandten Appellationes einen effectum suspensivum nicht haben, und Unsere Straßen-Kommissarien dadurch an den zu treffenden Verfügungen sich nicht irren lassen, jedoch des fördersamsten deshalb gehorsamsten Bericht erstatten; Und soll es damit allenthalben so gehalten werden, wie in Unserem Mandate wegen des Verfahrens in Kammer-Sachen v. 7. Aug. 1770 §. 2 vorgeschrieben ist.

Uebrigens ist alles, was in Straßenbau-Sachen zu expediren vorfällt, sowohl bei Ober- als Unter-Instanzien, ingleichen von denen Straßenbau-Kommissarien, in so ferne die vorfallenden Expedienda nicht etwa durch ungebührliche Verweigerung des Anbefohlenen veranlaßt werden, ex officio zu expediren.

Strafe der Säumigen und Widerspenstigen.

§. 24. Würden endlich diejenigen, welche Straßen, Brücken, Wege oder Stege im baulichen Wesen zu erhalten schuldig, oder zu einiger Mitleidenheit dabei verbunden sind, sich hierunter nachlässig bezeigen, oder die in vorbeschriebenen Fällen angeordneten zum Besten der Straßen zu verwendenden Strafen verwürken; So sollen die Säumigen durch militairische Exekution zu ihrer Schuldigkeit angehalten werden, auch wenn dieses nicht fruchtet, der Bau oder die Reparatur durch Lohnarbeiter verrichtet, und der Betrag der Kosten von den Renitenten, so wie die verwürkten Strafen von denen, die solche nicht sofort entrichten, durch schleunige, und, da nöthig, ebenfalls militairische Exekution eingebracht, bei erheblichen Bedenklichkeiten aber, ingleichen wenn die Kosten über 10 Thaler ansteigen, zuförderst gehorsamster Bericht zu Unseren Kammer-Collegiis erstattet werden, damit selbige das Nöthige sofort verfügen, oder, nach Erforderniß der Umstände, durch ungesäumte Kommunikation mit Unserer Landes- und resp. andern Regierungen, veranlassen können.

Zu dessen Urkund haben Wir dieses Mandat eigenhändig unterschrieben, und mit Vordruckung Unsers Chur-Secrets zu publiciren anbefohlen.

So geschehen Dresden am 28. April 1781.

Friedrich August.
Johann August Heinrich Röder. Christian August Menius.
(Codex Augusteus, Contin. II. Abth. 2 pag. 671 ff.)

2) Die fortdauernde Gültigkeit des (vorstehenden) Mandats v. 28. April 1781 (für das Herzogthum Sachsen sowohl, als für die Ober- und Nieder-Lausitz) ist indeß kontrovers.

a) Der Bericht des O. L. G. zu Naumburg v. 8. Nov. 1831 (v. Kamptz Jahrb. Bd. 39 S. 350 und Jurist. Zeit. 1832 S. 1163 ff.) behauptet, daß das Mandat wenigstens in seinen Hauptbestimmungen noch gelte.

Hiermit haben sich damals auch die K. Ministerien einverstanden erklärt, und insbesondere hat auch der K. Fin. Min. in einem Ber. v. 31. Dec. 1842 (an das K. Staats-Min.) bestätiget, daß danach von Seiten der Verwaltung bis dahin verfahren worden [1]).

b) In dem Provinzial-Rechte des Markgrafthums Ober-Lausitz im Auftrage des Just. Min. für die Gesetzrevision gesammelt von dem O. L. G.

---

[1]) Vergl. indeß über die entgegengesetzte Annahme des R. des K. Min. des Inn. u. der Pol. v. 17. Febr. 1834. (s. unter Abth. III. Unterabth. I. Abschn. 3 sub I. No. 4, oben S. 423.)

Rath v. Wangenheim, Berlin 1844 und abgedruckt in v. Kamptz Jahrb. Heft 126 u. 127, S. 185 wird dieselbe Ansicht aufgestellt und mitgetheilt, daß solche auch in mehreren Präjudikaten, namentlich

α) in Sachen der Gemeinde zu Kerzdorf wider die Gutsherrschaft, das Klosterstift Lauban (K. 207 rep.) durch die Urtheile der beiden Senate des O. L. G. zu Glogau,

β) in Sachen des v. Uechtritz-Wiesaer Konkurs-Kurators wider Fiskus (U. 131 rep.) durch das Appell. Urtel des II. Senats des erwähnten Gerichts v. 9. Juni 1838 und durch Urtel des Geh. Ob. Trib. v. 26. April 1839, als richtig anerkannt worden sei.

c) Der im Just. Min. für die Gesetz-Revision ausgearbeitete »revidirte Entwurf des Provinzialrechts des Herzogthums Sachsen (Berlin 1841)« bemerkt, daß die von Pinder aufgenommenen und aus dem Straßenbau-Mandate v. 28. April 1781 extrahirten Bestimmungen durch das im Merseburger Amtsblatte 1832 S. 328 ff. abgedruckte R. ministerielle Sanktion erhalten hätten.

Auch die ständischen, bei Berathung des Provinzial-Gesetz-Entwurfs zugezogenen Deputirten seien darin übereingekommen, daß jenes Mandat, soweit es in das Privatrecht eingreift, annoch Anwendung finde, und sie hätten aus dessen §§. 8 u. 9. gefolgert, daß zwar das Recht des Fiskus zur Verlegung der Landstraßen nicht bestritten werden könne, daß aber andererseits seine Verpflichtung unzweifelhaft fortbestehe, diejenigen Land- und Kommerzial-Straßen, welche nach der Sächsischen Verfassung als solche existirten, selbst in dem Falle fort zu erhalten, wenn sie aufgehoben, und nicht mehr als Land- und Kommerzial-Straßen angesehen, sondern nach dem Bedürfniß nur als Vicinalwege fortbestehen und benutzt werden sollten. Sie folgerten dies nicht allein aus dem beregten Mandate, sondern auch aus der Sächsischen Gleitsverfassung, indem zwar die Gleitseinnahmen aufgehoben seien, aber nur dem Namen nach, indem sie in den neu auferlegten Steuern einbegriffen seien; indem es ferner allgemeine Rechtsregel sei, daß durch Aufgabe eines Rechts niemals die Verpflichtungen eines Dritten erschwert werden können, und endlich nach der neuen Verfassung überhaupt jeder Vicinalweg als Kommerzialweg nicht verboten sei.

Der Kommissarius der Reg. habe sich zwar damit einverstanden erklärt, daß das Straßenbau-Mandat v. 1781 annoch zur Anwendung komme und daß dem Fiskus die Erhaltung der noch bestehenden Land- und Kommerzial-Straßen obliege; allein er sei der Ansicht gewesen, daß, wo letztere als solche aufgehoben wären und noch würden, falls die Benutzung derselben als Vicinalwege eingetreten sei und eintrete, dieselbe Verpflichtung der Erhaltung dem Fiskus nicht mehr obliege, weil für eine solche Verpflichtung in den Sächsischen Gesetzen keine Gewähr aufzufinden sei, und diese Verpflichtung daher lediglich nach den Bestimmungen des A. L. R. Th. II. Tit. 15 §§. 1 — 11 entschieden werden müsse. (Revid. Entw. des Prov. R. des Herzogthums Sachsen, Motive S. 158—160.)

d) Der II. Sen. des Ob. Trib. hat dagegen (in dem Erk. v. 26. Juni 1851) ausgeführt, daß das Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 zu den Sächsischen allgemeinen Landesgesetzen gehöre, welche durch Einführung des A. L. R. in den vormals Sächsischen Landestheilen aufgehoben worden.

Die Gründe stützen sich auf den §. 2 des Publik. Pat. v. 15. Nov. 1816 (G. S. 1816 S. 233), welcher bestimmt:

Das A. L. R. mit den nachher erfolgten gesetzlichen Bestimmungen tritt an die Stelle der bisher zur Anwendung gekommenen allgemeinen Landes- und der subsidiarischen Gesetze.

Das Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 gehöre aber eben zu den

Sächsischen allgemeinen Landesgesetzen, da es im Eingange desselben heiße: »in Unseren sämmtlichen Landen.« (Entscheid. Bd. 21 S. 152—155.)

3) Insbesondere die (von dem Königreiche Sachsen an Preußen abgetretenen) Stift Merseburgschen Lande betreffend, so sind für diese folgende ältere Bestimmungen erlassen worden:

a) Befehl Kurfürstens Friedrich Augusts, v. 7. Mai 1771., das Straßenbau-Wesen betr. (Codex Augusteus, Contin. II. Th. II. pag. 659.)

b) R. desselben v. 26. März 1776, betr. die Straßen-Frohnen der Unterthanen im Stifte Merseburg. (a. a. O. pag. 669.)

c) R. desselb. v. 6. Juni 1776, denselben Gegenstand betr. (a. a. O. pag. 670.)

E. Die sogenannten Entschädigungs-Länder betr.

1) Für das Erbfürstenthum Eichsfeld ist eine (in den Sammlungen nicht abgedruckte) V. v. 3. Jan. 1770, wie die Wege und Landstraßen anzulegen, auch fürs Künftige zu unterhalten sind, ergangen. Die §§. 5, 16 u. 17 dieser V. sind in den Entwurf des Provinzial-Rechts des Fürstenthums Eichsfeld (bearbeitet im Auftrage des Just. Min. für die Gesetz-Revision von dem Geh. Ob. Trib. Rath Hartmann, Berlin 1835) in folgender Fassung (als §§. 394 bis 396) aufgenommen worden:

§. 394. Die Verbindlichkeit zur Unterhaltung und Besserung der Landstraßen liegt zunächst den Einwohnern, durch deren Dörfer oder Feldmarken die Straße führt, ob. Vermögen die Einwohner des Dorfes die ihnen zugetheilte Arbeit nicht zu leisten, so müssen die Einwohner der nächsten Dörfer mit zugezogen werden.

§. 395. Ueber die Gräben an den Landstraßen können die Besitzer der angrenzenden Grundstücke Ein- und Ausfahrten machen und solche mit Schlagbäumen versehen.

§. 396. Denjenigen, welchen von ihren Grundstücken zur Erweiterung der Landstraße, oder um derselben eine gerade Richtung zu geben, etwas entzogen wird, werden, nach vorgängiger billiger Abschätzung des abgetretenen Grund und Bodens, durch Theile der liegen gebliebenen alten Straße, oder wo diese verkauft worden, aus den gelöseten Kaufgeldern entschädiget. Sind diese nicht hinreichend, so muß den Beschädigten auf eine andere Art billige Vergütung gewährt werden. (Hartmann's Prov.-Recht des Fürstenth. Eichsfeld, S. 49—50.)

Vergl. die Motive a. a. O., S. 462—465, welche bemerken, daß die übrigen Bestimmungen der V. v. 3. Jan. 1770 bloße Instruktionen und polizeiliche Vorschriften enthalten.

2) Für die Städte Mühlhausen und Nordhausen mit deren vormals reichsstädtischen Gebieten, sowie für das Fürstenthum Erfurt, giebt es keine besondere Wege-Ordnungen, weil die durch diese Gebiete führenden Straßen von den angrenzenden Sächsischen Landesherren, die das Geleitsrecht durch das Gebiet ausübten, unterhalten worden sind.

V.

Die Provinz Schlesien.

Die Provinz Schlesien besteht in Gemäßheit der V. v. 30. April 1815 (G. S. 1815. S. 85.)

1) aus dem Herzogthum Schlesien nebst der Grafschaft Glatz, jedoch mit Ausnahme des im Fürstenthum Glogau belegenen Schwiebusser Kreises, welcher von Schlesien getrennt und mit der Provinz Brandenburg verbunden worden ist;

2) aus den Preuß. Antheilen der vormals Sächsischen Ober-Lausitz, nebst einigen vormals Böhmischen Enklaven, jedoch mit Ausnahme der Herrschaft Hoyerswerda und der westlich von derselben gelegenen Ortschaften[1]).

---

[1]) Diese von der Ober-Lausitz zur Provinz Schlesien geschlagenen Landestheile umfassen die Hauptbestandtheile der Kreise Görlitz, Lauban und Rothenburg.

Der hiernach von der Vereinigung mit der Provinz Schlesien ausgenommene Antheil der Preuß. Ober=Lausitz, welcher den Hoyerswerdaer Kreis ausmachte, war nach der V. v. 30. April 1815 mit der Provinz Brandenburg verbunden worden; allein im Jahre 1825[1]) wurde auch dieser der Provinz Schlesien einverleibt, so daß gegenwärtig zu dieser die ganze Preuß. Ober=Lausitz gehört.

3) In Folge der weiteren Ausführung der V. v. 30. April 1815 sind die Stadt Rothenburg und die Dörfer Drehnow und Polnisch Nettkow von der Neumark (Kreis Krossen) getrennt und mit der Provinz Schlesien (nämlich mit dem Grünebergschen Kreise des Reg. Bezirks Liegnitz) verbunden worden.

Was nun die für die verschiedenen Landestheile der Provinz Schlesien gültigen Wege=Gesetze betrifft, so ist zunächst zu bemerken, daß:

a) in den ad 3 bezeichneten von der Neumark zu Schlesien geschlagenen Ortschaften diejenigen Bestimmungen zur Anwendung kommen, welche für die Neumark gelten[2]), und

b) in den vormals Böhmischen Enklaven, so wie in dem erst in Folge des Tilsiter Friedens v. J. 1807 zu Schlesien gelegten Domainenamte Imielin[3]) provinzielle das Wegerecht betreffende Vorschriften gar nicht zur Anwendung kommen.

Es bleibt daher hier nur die betr. Gesetzgebung für das Herzogthum Schlesien nebst der Grafschaft Glatz und diejenige für die Ober=Lausitz darzustellen.

A. Das Herzogthum Schlesien nebst der Grafschaft Glatz betreffend.

Schon von der Besitzergreifung Schlesiens an hatte der neue Landesherr sein Augenmerk auf den schlechten Zustand der Straßen in Schlesien gerichtet. Es ergingen von Zeit zu Zeit Verfügungen um diesen Zustand zu bessern, sie waren indeß theils nur auf die Abhülfe einzelner Mängel gerichtet, und von vorn herein nur als transitorisch zu betrachten, theils kamen sie gar nicht zur Ausführung, weil die, bis zum Jahre 1763, wenn auch mit Unterbrechungen, fortdauernden Kriegesunruhen die Einwirkung der Staatsbehörden hemmten. Dergleichen V. sind das Patent v. 14. Febr. 1741, wegen Mißbrauchs des Vorspanns in Schlesien, und überall auszubessernder Wege (Korn's Ed. Samml. Bd. 1. S. 32.), das Patent der Breslauischen Kriegs= und Domainen=Kammer v. 10. Juli 1745. (Korn's Ed. Samml. Bd. 1. de 1743. S. 108. u. 109), die C. V. v. 22. Juli 1755 an sämmtliche Landräthe (Korn's Ed. Samml. Bd. 6. S. 116.), das Cirk. v. 9. Febr. 1756 an sämmtl. Land= und Steuer=Räthe, so wie an den Magistrat zu Breslau (Korn's Ed. Samml. Bd. 6. S. 224.), das Cirk. v. 9. April 1756. (Korn ibid. S. 385.), das Cirk. v. 3. Juli 1756. (Korn ibid. S. 592.), das Cirk. v. 17. Aug. 1756. (Korn ibid. S. 598.), das Cirk. v. 5. Sept. 1757. (Korn ibid. S. 690.), das Cirk. d. d. Breslau den 8. und Glogau d. 18. Juni 1764. (Korn ibid. S. 167.), das Cirk. d. d. Breslau den 5. und Glogau den 9. Okt. 1764. (Korn ibid. S. 303.) und das Cirk. v. 7. und 22. Febr. 1765. (Korn ibid. S. 415.) Ebenso ergingen verschiedene V. wegen Reparatur der Wege und Straßen,

---

1) Vergl. Liegnitzer Amtsblatt 1825. S. 18.
2) Vergl. oben S. 528. ff.
3) Vergl. Wentzel's Prov.=Recht des Herzogthums Schlesien und der Grafschaft Glatz, Einleit. §. 2. b.

namentlich das Cirk. d. d. Breslau den 14. und Glogau den 25. Juni 1763. (Korn's Ed. Samml. Bd. 7. S. 522.). Das Circ. v. 20. Sept. 1763. (Korn's Ed. Samml. Bd. 7. S. 449. u. 450), schärfte aufs neue die gründliche Reparatur der Straßen und Brücken, allenfalls durch fremde Arbeiter auf Kosten der säumigen Dominien und Gemeinden ein; ebenso das in Breslau am 24. April in Glogau am 4. Mai 1764 erlassene Cirk. wegen Besserung der Wege und Landstraßen (Korn's Ed. Samml. Bd. 8. S. 97.), das Cirk. v. 13. Aug. 1764 und das Cirk. d. d. Breslau den 23. und Glogau den 29. Mai 1766. (Korn's Ed. Samml. Bd. 9. S. 143.) In dem Cirk. v. 23. Sept. 1766 endlich, mit welchem die Verordnungen vor Emanirung des Landstraßen- und Wege-Reglements schließen, wird angeordnet, daß die Wege nicht unnöthig zu breit, sondern nur so eingerichtet werden sollen, daß sich eben zwei Wagen ausweichen können, auch sollen alle unnöthigen Krümmungen vermieden werden. (Korn's Ed. Samml. Bd. 9. S. 227.)

Die hiernächst ergangenen, noch gegenwärtig in Kraft stehenden, provinziellen Gesetze sind folgende:

AA. Landstraßen- und Wege-Regl. d. d. Berlin den 11. Jan. 1767 für das Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz[1]).

Friedrich, König ꝛc., Wir ꝛc. Thun kund und zu wissen, daß, nachdem die Erfahrung gezeiget, daß in Unserem Herzogthum Schlesien und der Grafschaft Glatz die Wege und Landstraßen an vielen Orten zu breit, an andern aber wieder zu enge, und größtentheils von schlechter Beschaffenheit sind, Wir zum Besten Unserer getreuen Unterthanen, und zur Erleichterung des Fuhrwesens in Ansehung des Commercii allergnädigst resolviret haben, ein ordentliches Wege-Reglement für Unser Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz entwerfen zu lassen, und solches gehörig zu publiciren.

Wir setzen daher als ein unverbrüchliches Landesgesetz ein vor allemal hierdurch feste daß

§. 1. Vorgeschriebene Breite, welche sämmtliche Landstraßen haben müssen.

Die würklichen Heer- oder Landstraßen in den Wäldern, Büschen und auf geraumen Hütungen, im Lichten zwischen dem Holze (wovon alle hervorhangenden Aeste, welche sowohl die Chaisen und Kutschen, als auch die Planen derer Fuhrleute erreichen können abgehauen und weggeräumt werden müssen), ingleichen auf denen Aeckern, Wiesen und in denen Feldern zwei eine halbe Ruthe rheinländisch Maaß, oder 16¼ Elle Breslauisch, exclusive der Seitengraben, breit sein sollen.

Zwischen denen Gärten, Weinbergen und dergleichen aber, dürfen solche nur zwei rheinländische Ruthen oder 13 Ellen Breslauisch, exclusive der Seitengräben, breit sein, und Wir wollen daher so gnädig, als ernstlich, daß hier auch mit aller Attention gehalten, und an denen Orten, wo die Landstraßen breiter befunden werden, solche nach der nur letzthin noch erlassenen Verf. sofort enger gemacht, an denen Orten aber, wo sie nicht diese bestimmte Breite haben, solche verschafft werde.

In denen hohlen Wegen, wo man nicht allemal nach Wunsch die Breite der Wege schaffen kann, muß doch so viel wie möglich darauf gehalten und gesehen werden, daß unten auf der Sohle durch Abstechung der oberen Ränder und Erhöhung des Grundes, die Breite von 2 Ruthen rheinländisch, am allerwenigsten aber, und wo er sich gewisser unabänderlicher Ursachen oder Schwierigkeiten halber nicht anders practikable machen lassen will, von 1½ Ruthen oder 10¾ Elle geschaffet werde.

Gleiche Bewandniß hat es mit denen Wegen in denen Dörfern zwischen Häusern und Gärten, und muß, wann nicht eine mehrere Breite vorhanden, solche bei den aller engsten Passagen ebenfalls 1½ Ruthen oder 10¾ Ellen sein, wenn auch zur Erhaltung dieses Endzweckes hier oder dort einige Gartenzäune eingerückt werden müssen.

Sollte es sich aber auch ereignen, daß an einem oder andern Orte sogar Häuser oder Wirthschafts-Gebäude so nahe gegen einander überständen, daß diese vorgeschriebene Breite der Straßen nicht bald erhalten werden könnte; so muß es zwar bei der möglichen Breite sein Bewenden haben, in Zukunft aber bei einem dermaleinst erfolgenden neuen Baue darauf gehalten werden, daß mehrere Breite verschafft werde. Am allerwenigsten aber ist

---

[1]) Dies Regl. ist publicirt worden durch die Circulare d. d. Breslau den 21. und Glogau den 29. Jan. 1767.

zu verstatten, daß durch ganz neue Gebäude, oder der Anbauenden halber auf denen Auen die Straßen geschmälert werden dürfen. Und da oft in niedrigen Gegenden die Straßen durch einen Erd-Damm von 1, 2 oder mehr Ellen hoch erhöhet werden müssen, so ist wohl darauf zu sehen, daß an dergleichen Dämmen daselbst die Krone oder Oberfläche desselben exclusive der Böschung oder Abdachung auf beiden Seiten 15 Ellen breit gemachet, und wo es ohne Schaden des mehrerforderlichen Grundes geschehen kann, zu beiden Seiten desselben, oder wenigstens auf der einen Seite zwischen den Seiten-Graben und dem Damme noch ein Nebenweg, welcher bei trockenen Jahreszeiten und wenn alle Wege gut sind, befahren werden kann, gelassen werde, damit der Damm geschonet werden könne. Und da die Brücken in Schlesien größesten Theils schlecht sind; so wird:

§. 2. Die Brücken sollen massiv und nach dem verordneten Maaße gebauet werden.

Hierdurch die so oft ergangene Verf. wiederholet, daß solche Brücken, welche hie oder dort auf den Landstraßen erforderlich oder schon vorhanden sind, so viel möglich massiv von Steinen erbauet, und dergestalt angeleget werden müssen, daß solche, wenn sie länger als 3 bis 4 Ellen sind, generaliter 8 Ellen, diejenigen aber, so nur 3 bis 4 Ellen lang sind, 5 Ellen breit, und überall mit Seiten-Geländern versehen sein müssen[1]). Wenn nun

§. 3. In Ansehung vorgedachter Breiten, im flachen Lande soll im Gebirge eine Ausnahme statt finden.

diese allgemeine Vorschrift von der Breite derer Landstraßen und Beschaffenheit der Brücken nur eigentlich das flache Land, keinesweges aber das wirkliche Gebirge angehet, als bei welchem allerdings eine Ausnahme zu machen ist, so wird in Ansehung dessen feste gesetzet, daß, da die Wege im Gebirge und insonderheit die hohlen Wege, wie auch die an den Lehnen einiger Berge herumgehende, nicht weniger selbst in denen Dörfern die auch mit denen schwersten Kosten, welche dem Landmann zu groß sein würden, nicht verbeßert, noch weniger aber wegen der schon geschehenen Verbauung mit den Häusern in den Dörfern in vorhin gedachte Breiten gesetzt werden können, nur an denen Orten, wo die Erweiterung und Verbeßerung der Wege practikable, solche veranlaßet und besorget, an denjenigen Orten aber, wo solches nicht thunlich, es in statu quo gelassen werden soll. Es muß daher auf's genaueste untersuchet werden, wo eine solide Verbesserung stattfinden kann, und es sollen, wenn solches faisable gefunden worden, die Gebirgs-Einwohner gar nicht von ihrer Schuldigkeit hiedurch entbunden, sondern vielmehr gehalten sein, dergleichen Wege, wenn sie unter die Landstraßen gehören, insonderheit zwischen Aecker und Wiesen auf ebenen Flächen, als bei welchen gar keine Entschuldigung gelten kann, nicht weniger alle diejenigen Wege, welche nur bis an die Achse der Niederländischen Kutschen und Chaisen tief sind, und gar füglich ausgefüllet und in der Mitten höher als auf den Seiten gemacht werden können, nach der Vorschrift, wie im flachen Lande anzurichten und in Stand zu setzen[2]).

---

[1]) Die Vorschrift über die Breite der Brücken ist überall festgehalten, ebenso wie darauf gesehen worden, daß die Wege die nöthige Breite erhielten; in gleicher Weise ist aber auch vorgeschrieben, daß sie nicht zu breit seien, theils um nicht unnöthiger Weise tragbares Land liegen zu lassen, theils im Interesse der besseren Instandhaltung der Wege selbst. In dieser Beziehung sind zu beachten:
die Verf. d. d. Glogau den 14. und Breslau den 16. Sept. 1785. (Korn's Edikt. Samml. Bd. 18 pag. 396.),
d. d. Glogau 12. Nov. 1785 und Breslau den 18. Febr. 1786. Ebendas. Bd. 18. pag. 411.),
d. d. Breslau d. 4. und Glogau d. 21. Okt. 1767. (ibid. Bd. 19. pag. 347.),
Die V. wegen Instandsetzung der Post- und Landstraßen v. 17. Mai 1811 im Amtsbl. der K. Reg. zu Breslau pag. 15.

[2]) Die anbefohlenen Wegebesserungen würden, obiger Vorschrift ungeachtet, nicht energisch betrieben, und mußten deshalb durch stets erneute Edikte in Erinnerung gebracht werden. Es wurden verschiedene Einrichtungen getroffen um den Zustand der Straßen genauer zu überwachen. Dahin gehören:
a) Das Ed. d. d. Glogau d. 6. Dec. 1770 und Breslau d. 13. Jan. 1771, nach welchem sämmtliche Landräthe bei allen Geschäftsreisen in ihren Kreisen zugleich die Wege revidiren, und wenn hierzu besondere Reisen nothwendig sind, dies auf Kosten der Dominien und Gemeinden thun sollen, deren schlechte Wege diese Reisen nothwendig gemacht haben. (Korn's Ed. Samml. Bd. 12. pag. 331.)
b) Das Cirk. d. d. Breslau d. 24. Nov. und Glogau d. 8. Dec. 1772, durch

In denen hohlen Wegen im Gebürge, so allzusehr von Felsen zusammengesetzt sind, sollen Ausweichungs-Plätze gemacht werden.

Außerdem aber, und damit sich begegnende Fuhrleute oder andere Reisende, und alles und jedes Fuhrwerk gleichwohl in Dörfern und hohlen Wegen ungehindert vorbei passiren können, so müssen in solchen hohlen Wegen, die ganz und gar aus Felsen bestehen, und also ohne Sprengen, oder ohne Meißel und Pickel nicht zu erweitern möglich sind, genugsame Ausweichungen in der Distance, daß man beständig von einer zur andern sehen könne, ungesäumt angefertiget, und besorget werden, als wovon keine Ausnahme noch Befreiung statt finden kann. Sobald nun

§. 4.

die Wege in solchen Stand gesetzet sein werden; so soll sich kein Fuhrmann oder Reisender unterstehen, aus dem Wege zu beugen und über die Saaten zu fahren, oder zu gewärtigen, daß er nicht allein zur Ersetzung des Schadens werde angehalten, sondern noch besonders bestraft werden.

In welchem Fall die Reisenden und Fuhrleute der bösen Wege halber über Aecker und Saaten fahren mögen.

In sofern aber diese vorgeschriebenen Breiten derer öffentlichen Landstraßen nicht sollten in gehörige Ordnung gebracht, und die Wege in tüchtigen Stand gesetzet und unterhalten werden, so daß sich Fuhrleute und Reisende genöthiget sehen müßten, auszuweichen, und über Saat und Aecker zu fahren, oder gar Nebenwege zu suchen; so soll ihnen solches unverwehret, und niemand berechtiget sein, dieselben deshalb in Verantwortung und Strafe zu ziehen, zu pfänden, oder den geringsten Aufenthalt zu verursachen, sondern wer sich dessen unterstehet, und deshalb bei Obrigkeiten und Gerichten angeklaget wird, soll deshalb nach gehaltenem Verhör und Befund der Sache nach, selbst in eine willkührliche Strafe, und dem Gegentheil allen verursachten Schaden und Aufenthalt zu bonificiren, condemniret und angehalten werden, es sei denn, daß das Ausweichen aus Muthwillen, oder wenn der Weg gut, ohne Ursache geschehen wäre, als in welchem Falle der Fuhrmann oder wer es sonst ist, nach der Observance gepfändet, und zu Ersetzung des Schadens angehalten werden kann. Damit aber auch jedermann wisse, was unter öffentlichen Heer- und Landstraßen zu verstehen sei; so wird

§. 5. Was unter die öffentlichen Landstraßen zu rechnen sei.

solches dahin bestimmt, daß

a) Alle Straßen, welche mit der ordinairen K. Post (jedoch die Nebenwege, welcher sich die Postillons manchmal bedienen, davon ausgeschlossen) befahren werden, vorzüglich dahin gehören: ferner

b) Alle Wege, welche mit Fuhr- und Fracht-Wagen mit Kaufmanns-Gütern und zollbaren Waaren beladen, befahren werden mögen

c) Alle Hauptwege, die von einer Stadt zur andern führen, und worunter auch die hin und wieder befindliche kleinen, hohen oder sonst benahmte Straßen mit zu rechnen sind. Die Feld- und übrigen Wege aber, so nur von einem Dorfe zum andern führen und außerhalb obgedachten Hauptstraßen liegen, gehören nicht hierher, sondern solche müssen von jeder Gemeinde vor sich alleine unterhalten werden.

---

welches den Postmeistern die Aufsicht über die Poststraßen und die bei diesen vorkommenden Reparaturen übertragen wurde. (Korn's Ed. Samml. Bd. 13. pag. 391.)

c) Das Cirk. v. 13. Sept. 1787 wegen Beschleunigung der Ausbesserung schadhafter Wege. (Korn's neue Samml. Bd. 1. pag. 521.)

d) Das Circ. v. 5. Okt. 1798, in welchem das Ziehen der Gräben auf beiden Seiten der mindestens 13 Ellen breiten Straßen, das Erhöhen derselben in der Mitte, durch die aus den Graben zu werfende Erde, die Vornahme gründlicher Reparatur aller Straßen an bestimmten Tagen im Frühjahr und im Herbste, eingeschärft, die Reparatur durch Knüttelholz untersagt, das Setzen von Wegweisern, die Verbesserung der Hohlwege angeordnet und Strafen für den Nichtbefolgungsfall angedroht werden. (Korn's neue Samml. Bd. 6. pag. 141.)

e) Das Cirk. v. 10. April 1801, durch welches Reparaturen unter Aufsicht von Kreis-Planeuren und Land-Dragonern gestellt, die Breite der Straße auf $13\frac{1}{2}$ Elle oder 2 Ruthen festgesetzt und das Einreichen bestimmter Berichte über dasjenige vorgeschrieben wird, was alljährlich an Wegebauten in jedem Kreise geleistet worden ist. (Korn's neue Samml. Bd. 7. pag. 243.)

f) Das Cirk. v. 7. Mai 1805 wegen Behebung einiger Mängel bei den Chaussee-Bauten. (Korn's neue Samml. Bd. 9. pag. 363.)

g) Das Cirk. v. 29. Nov. 1805 wegen der Wegebauten auf städtischen Territorien. (Korn's neue Samml. Bd. 9. pag. 415.)

Gleichwie es nun die größeste Nothwendigkeit erfordert, daß eine gehörige Aufsicht darüber genommen werde, daß die Landstraßen in guten Stand gesetzet und erhalten werden: so lieget

§. 6. Wer die Aufsicht und Besorgung des Landstraßenbaues haben soll.

Es sollen in jedem Dorfe 1 oder 2 Gerichtsmänner über den Straßenbau und Unterhaltung derselben angesetzt werden.

denen Landräthen vor wie nach die General-Inspektion über sämmtl. Straßen und Wege ihres anvertrauten Kreises ob, und haben denselben sogleich nach der Publik. dieses Regl., in sämmtl. anliegenden und angränzenden Dorfschaften auf gedachten Landstraßen zu veranstalten, daß außer der Grundherrschaft, als welche eigentlich vor das Ganze auf ihrer Feldmark dieserhalb besorgt sein muß, und außer dem Schulzen, als welcher wieder für die ganze Gemeinde haftet, noch ein oder zwei der geschicktesten Gerichtsmänner ausersehen, und über die Reparirung und Instandsetzung der Landstraßen zu Aufseher angesetzt werden, welche alle vorkommende Mängel und Schäden so durch Regengüße oder durch zeitherige Unterlassung der nöthigen Reparaturen, Ausfüllung der Löcher und tiefen Gleiser, Räumung der Seiten-Graben, Unterhaltung der Brücken, und was dem gemeinen Fuhrwesen schädlich oder hinderlich sein kann, entstanden, genau bemerken, solche der Grund-Herrschaft und den übrigen Gerichten zur Remedur anzeigen, und bei eigener Vertretung darauf bringen müssen, daß solche mit vereinigten Kräften der Grund-Herrschaft und Gemeinde gebessert, und in guten Stand gesetzt werden[1]. Und da nach der alten hergebrachten Gewohnheit derjenige, welcher mit seinen Ackerstücken an die Landstraße anstößet, den Theil derselben, welcher daran lieget, in Stand setzen und erhalten muß; so hat es dabei lediglich sein Bewenden, und es hat sich niemand dieser Schuldigkeit zu entziehen. Es ist aber dieses nur von denen Stücken Aecker zu verstehen, welche der Breite nach an die Landstraßen anstoßen. Sollte aber der Acker eines oder des andern Unterthanen, der Länge nach an die Landstraße stoßen; so müssen alle diejenigen, welche in derselben Flur Acker haben, zu der Wegebesserung und Unterhaltung mit konkurriren, und es können sich in solchem Falle, auch nicht die Dominia davon ausschließen[2].

Hiernächst sollen die Steuerräthe, Bau-Inspektores, Polizei-Zoll-Bereuter und Land-Dragoner bei Bereisung der ihrer Aufsicht anvertrauten Distrikte, besonders auf die

---

[1]) Die Straßen gehören unter das Ressort der Polizei. Die obigen Bestimmungen sind daher consequent richtig, soweit die Straßen als Eigenthum der Dominial- und Rustikal-Besitzer angesehen werden über deren Areal sie führen. Schulz und Gerichte haben die untere, die Dominien die höhere Polizei-Gewalt in den Dörfern, ihnen liegt daher die Ueberwachung des baulichen Zustandes der Straßen zunächst ob. Da diese aber in der Regel mangelhaft sein wird, weil die Reparaturen denen selbst zur Last fallen, welche auf dieselben wachen sollen, so sind sie unter die höhere Controle der Landespolizei, also der Landräthe und deren Unterbeamten, sonst der Landdragoner, jetzt der Gensdarmerie gestellt sein. Wie oben mitgetheilt, waren auch die Steuerräthe und die Postmeister früher mit Revision der Landstraßen beauftragt, was jetzt den betr. Departementsräthen der Reg. obliegt. Anders verhält es sich mit den Kunststraßen, die zur Zeit der Emanation des Wege-Regl. noch unbekannt waren. Sie sind in der Regel nicht Eigenthum der Adjacenten, sondern des Staates, es fällt mithin konsequenter Weise die Aufsicht der Ortspolizei über sie fort. Sie stehen unter der unmittelbaren Aufsicht der Landespolizei, und der von dieser angestellten Beamten, der Straßenwärter, der Wegebaumeister, der Landräthe und der Dep.-Räthe der K. Reg.

[2]) Das Wege-Regl. nimmt es als feststehend an, daß die Last der Wegebesserung auf den unmittelbaren Adjacenten allein ruhe, und daß dies nur da eine Ausnahme erleide, wo jemand mit einem schmalen Streifen Land, der Länge nach an der Straße liegt. Ganz richtig ist diese Annahme nicht; denn wenn sie auch ihre Begründung in der Annahme finden sollte, daß die Adjacenten als Eigenthümer des Grundes und Bodens der Straße auch die Lasten, welche ihr Eigenthum betreffen, als solche tragen müssen; so haben sie doch ihr ausschließliches Eigenthumsrecht zum öffentl. Wohl aufgegeben, und können eben deshalb nicht füglich gehalten sein, die Lasten allein und ausschließlich zu tragen. Mit Recht hatte sich daher von uralter Zeit her gerade Dasjenige als Landesobservanz hingestellt, was das Wege-Regl. als Ausnahme aufstellt, daß nämlich nicht allein die unmittelbaren Adjacenten, sondern alle welche in derselben Flur Acker haben, zur Wegebesserung verpflichtet seien, und daß die Wegebesserung und die Fuhren zum Bau der Brücken im Dorfe, zu der Gemeinarbeit gehöre, zu welcher auch die Dominien mit Fuhren Kontribution leisten mußten. (Vergl. Stylow's Schlesisches Prov.-Recht, S. 333.)

Beschaffenheit der Wege genau Acht haben, und wenn dieselben schadhafte und unpassable Stellen antreffen, solches nicht allein der Gerichts-Obrigkeit, auf deren Feldern solche befunden werden, und dem Landrath zur ungesäumten Remedur anzeigen, sondern auch der Kammer davon Bericht erstatten, damit auf die Instandsetzung der schadhaften Stellen mit Ernst und Nachdruck gehalten werden könne. Nicht weniger sollen die Krieges- und Domainen-Räthe bei Bereisung ihrer Dep. darauf vorzüglich mit attendiren, und wenn sie schadhafte Wege und Stellen finden, solches anzeigen.

Die kleinen und gewöhnlichen Reparaturen müssen allemal nach der in diesem Regl. zuletzt befindlichen Anweisung in continenti in Stand gesetzt werden. Wenn sich aber solche schadhafte Wege und Gegenden finden sollten, welchen durch keine kleine Reparatur zu helfen; so muß unserer Kammer davon Anzeige geschehen, welche alsdann durch einen Bau-Bedienten selbige aufs genaueste untersuchen lassen, und solche Vorkehrungen treffen wird, daß der Bau auf eine solide Art vorgenommen, und ausgeführt werde.

Der Straßenbau soll zu solchen Zeiten des Jahres betrieben werden, da der Landmann an der Saat und Erndte nicht verhindert wird.

Bei dergl. Haupt-Wege-Reparaturen aber ist allemal dahin zu sehen, daß selbige zu solchen Jahreszeiten angefangen, fortgesetzet und beendigt werden, in welchen der Landmann am besten abkommen kann, und in keiner Saat- oder Erndte-Zeit behindert wird. Wenn nun

§. 7. Wer eigentlich schuldig ist, die Landstraßen im baulichen Stande zu halten, nämlich: die anliegenden Dominien und Gemeinden.

bereits feststeht, daß diejenigen Dominia und Gemeinden, deren Grundstücke die Landstraßen berühren, solche in Stand setzen und erhalten müssen, weil sie auf verschiedene Art Vortheile von den Reisenden und Fuhrwerken ratione Brau- und Brandtwein-Urbars auch sonsten haben; so hat es auch dabei sein Bewenden, es wären denn Verträge, Rechtssprüche, oder eine rechtsbeständige Observanz vorhanden, welche ein anderes bestimmten, als welchen zuwider dieses Regl. keine Abänderung machen, sondern einen jeden bei dem Seinigen vielmehr schützen, und dergl. Pacta, et caetera, in ihrer völligen Kraft erhalten soll: in so ferne es aber ein und andern Ortes nicht durch Verträge, Rechtssprüche oder der bisherigen Observanz deutlich entschieden, und überhaupt wo es zweifelhaft ist, wer zu Reparatur des Weges verbunden, müssen die Grundherrschaften und Gemeinden, auf deren Grund und Boden der Weg geht, ohne alle Ausnahme, salvo jure et processu die Landstraße in Stand setzen und erhalten, und sie daher sofort mit Ernst dazu angehalten werden, daß sie überall die Landstraßen in guten Stand setzen und unterhalten, und es kann denselben dazu keine andere Hilfe gegeben werden. Sollten sich aber hiernächst so starke Landstraßen-Bauten und Reparaturen finden, welche in Stand zu setzen der Gemeinde, in deren Fluren sie belegen, zu schwer fallen würden, so sollen die angränzenden Dorfschaften verbunden sein, dabei mit zu concurriren, weil sie sich des Weges mit bedienen, und es sollen selbige sich solches zu thun im geringsten nicht weigern. Und wenn wider Verhoffen auch diesen einigen Dorfschaften und Gemeinden die Arbeit zu schwer fallen sollte, so soll in solchen Fällen von denen Kreisen ihnen noch mehrere Hilfe gegeben werden, nur muß davon allemal zuvor an Unsere Kammer berichtet, und von dieser nach vorhergegangener Untersuchung das erforderliche reguliret werden. Wann auch bei dergl. großen Landstraßen-Bauten und Reparaturen Planeurs oder gar Kondukteurs angesetzet werden müssen, so sollen die Dominien und Gemeinden, auf deren Territorio der Bau geführt werden muß, verbunden sein, selbigen die von der Kammer festgesetzten Diäten zu bezahlen. Sobald nun aber eine solche Landstraße durch die Hilfe anderer in Stand gebracht worden, so muß das Dominium und Gemeinde, auf dessen Flur selbige belegen, sie allein in Stand halten, und zu dem Ende, wenn in dem neuen Boden tiefe Geleise gemacht worden, solche wieder zustoßen, auch wenn sich eine Niederung im Großen oder Kleinen zeigt, woselbst sich der neue Boden über einen ganzen Fleck abermals gesetzt haben möchte, solche mit Kieß wieder ausfüllen und planiren, die neu gezogenen Seiten-Graben sowohl als die vorher gewesenen jährlich ein- oder zweimal ausräumen, und den Auswurf mitten auf die Straße bringen und aus einander werfen, nicht aber gleich an den Graben-Rändern liegen lassen, es sei denn, daß solcher auf der Straße nichts nütze wäre, in welchem Falle solcher auf die andre Seite des Grabens, außerhalb der Straße auseinander geworfen werden muß [1]).

---

[1]) Die vorstehenden Bestimmungen über die Unterhaltung der Landstraßen ist auch jetzt noch für dieselben, soweit sie unchaussirt sind, allein maaßgebend. Die Last der Instandsetzung und Unterhaltung fällt so lange den Adjacenten zu, als deren Kräfte hierzu ausreichen, wo dies nicht der Fall ist, tritt zunächst Gemeinhilfe, und wo auch diese unzureichend ist, Kreishilfe ein. Durch die Umwandlung

Die angeordneten Gerichtsmänner jeder Gemeinde müssen für alles mangelnde stehen, ansonsten für jeden Fehler 8 Sgr. Strafe zu erlegen sind.

Daß aber dieses alles gehörig in Acht genommen und besorget werde, dafür müssen die angeordneten Aufseher und Gerichtsmänner stehen, und werden dieselben für jede unterlassene Ausbesserung und von denen hierzu angewiesenen Unsern Bedienten vorgefundene Mängel, sie mögen groß oder klein sein, in 8 Sgr. (10 Silbergroschen) Strafe condemniret, welche der Landrath des Kreises sofort von ihnen beitreiben lassen soll, es wäre denn, daß sie erweisen könnten, daß sie alles bei der Grund-Herrschaft und Gemeinde gebührend und zu rechter Zeit angezeiget, und keine Hilfe oder Beistand gefunden, in welchem Falle alsdann die Strafe von dem daran Schuld habenden Theile erleget werden soll.

Wegen Vertheilung der zu unterhaltenden neuen Straße zwischen Herrschaft und Gemeinden desgleichen unter die Unterthanen.

Zwischen denen Grund-Herrschaften und Gemeinden kann wegen Unterhaltung der Straßen kein Streit entstehen, weil ein jeder den Distrikt, an welchen seine Aecker stoßen, unterhalten muß, und eine gleiche Bewandniß hat es auch mit denen Gemeinden und Unterthanen unter einander. Im Fall aber dennoch dergl. Streit entstehen sollte, so soll auf Verlangen des Dominii und der Gemeinde selbigen ordentlich die Landstraße ein- und von Bau-Bedienten zugetheilet werden, nur muß deshalb kein Bau oder Reparatur liegen bleiben, sondern es muß, wenn ein Streit entstehet, der schadhafte Platz von der Gemeinde in Stand gesetzet werden, und selbige dafür haften, hiernächst aber ist die Klage gehörigen Orts anzubringen, da denn der schuldige Theil gehalten sein soll, denen Uebrigen die Kosten wieder zu erstatten.

Wenn auch in einem Kreise zu viel Haupt-Reparaturen erforderlich sein sollten, welche nicht mit einemmal vorgenommen werden könnten, so soll nach geschehener Untersuchung festgesetzet werden, welche Reparatur zuerst vorgenommen, und wie solche successive auf einander folgen sollen. Es muß aber kein Dominium oder Gemeinde sich darauf verlassen, daß von dem ganzen Kreise Hilfe erfolgen soll, als welches nur in besondern Fällen gestattet werden kann, sondern es muß vielmehr eine jede Gemeinde sich allemal dergestalt einrichten, als wenn sie die Reparatur allein vornehmen müßte, und zu dem Ende im Winter die Anfuhr und Anschaffung aller zu einer solchen Reparatur erforderlichen Materialien besorgen.

Dominia und Gemeinden müssen auch alle Rinnen und Brücken von 1 bis 6 Ellen weit ex propriis bauen.

Außer dieser Verbindlichkeit derer Dominiorum und Gemeinden, die Landstraßen im Stande zu erhalten, müssen dieselben auch alle, quer über oder unter denselben weggehende Brücken und Rinnen von 1, 2, 4 bis 6 Ellen weit im Bogen, sie mögen auf das neue angelegt werden müssen, oder schon vorhanden sein, unterhalten und solche, soviel möglich von Ziegeln oder guten Bruch- und Feldsteinen massiv auf eigene Kosten bauen, ingleichen müssen alle Brücken fernerhin nach der Vorschrift von denenjenigen, so solche bisher zu unterhalten verbunden gewesen, unterhalten werden, wobei, soviel nur immer thunlich, auch dahin gesehen werden muß, daß solche massiv erbaut werden, indem die darauf zu verwendenden Kosten sich in der Folge allemal wieder bezahlet machen, da auf die Reparatur nicht so viel verwandt werden darf. Wenn nun feste stehet, wer die Landstraßen, Brücken und Rinnen in Stand setzen und erhalten soll; so ist nun noch anzuweisen, welchergestalt die Reparatur geschehen kann und soll, und es wird daher

§. 8. Verbot, daß künftighin weder mit Faschinen, noch anderem Holzwerke die Straßen reparirt werden dürfen.

Strafe, so auf den Holzbau in Straßen festgesetzet ist,

hiermit und in Kraft dieses ernstlich verboten, von nun an, es sei, wo es wolle, nach der Publikation dieses Reglements, weder mit Dörnern, noch anderem Strauchwerk, weder mit Faschinen, noch Knüppeln und Scheitholze, am allerwenigsten aber mit Quecken oder andern leicht verwesenden Sachen, die Löcher auszufüllen, oder ganze Stücke Weges damit zu belegen, zumalen bekannt, daß diese Bauart nichts nütze ist, und nur die Straßen noch mehr verdirbt, und übler oder ärger als vorher macht, auch gar kein Vortheil oder Erleichterung darunter zu suchen noch zu finden ist, zumalen das Holz in kurzer Zeit

---

der Wege in Chausseen von Seiten des Staates müssen sich jedoch natürlich die Rechtsverhältnisse der zum Wegebau Verpflichteten ändern, weil der Staat Eigenthümer des Grund und Bodens der Chausseen und Nutznießer derselben wird. An die Stelle der provinzialrechtlichen Bestimmungen treten alsdann diejenigen des A. L. R.

verfaulet, und alsdann von neuem die Reparatur vorgenommen werden muß, überdem auch diese Art von Wegebesserung bereits nach der Forst-Ordnung Tit. 1 §. 6 Litt. E. gänzlich verboten ist. Es soll daher ein jeder, welcher sich demnach beikommen lassen wird, in der Art die Landstraßen zu repariren, vor jede Schlesische Stange à $7\frac{1}{4}$ Elle lang, nach der Länge der Straße gerechnet, ohne weitere Rücksicht und geltende Entschuldigung einen Thaler Strafe erlegen, und gehalten sein, das Holz und Strauchwerk sogleich wieder herausnehmen zu lassen, und die Löcher mit Schlackensteinen und Kieß auszufüllen und zu überfahren und gleich zu machen.

Ingleichen sollen:

§. 9. Die sogenannten Prellen sollen abgeschafft werden.

die sogenannten Prellen im Gebirge gar nicht mehr gebraucht werden. Es sind selbige theils ganz queer über, theils auch schräge über die Straße gelegte, und öfters recht schöne lange Bäume, welche dazu dienen sollen, das Regen- und Quell-Wasser von einer Seite nach der anderen hinüber zu weisen. Da aber dieses dem Fuhrwerke höchst beschwerlich, auch Wagen und Räder gewaltig angreifet, und in Gefahr setzet, solches gar zu zerbrechen so sollen solche Prellen gänzlich abgeschaffet, und wo dergl. vorhanden, sofort weggenommen werden. Es können statt derselben entweder flache Gerinne von einem Steinsetzer gepflastert, oder, wenn die Seitengraben tief genug gemacht worden sind, gewölbte Rinnen von einer Elle im Lichten (damit benöthigten Falles ein Mensch durchkriechen kann), angeleget, und der Sache auf die beste Art abgeholfen werden. Diese Rinnen müssen aber nicht höher, wenigstens nicht merklich höher, als der Horizont der Straße ist, werden, ansonsten es fast gleiche Ungemächlichkeit, wie mit den hölzernen Prellen haben würde Wer also künftighin dergl. Prellen unterhält, oder wohl gar von neuem anleget, soll ebenfalls in ein Thaler Strafe, für eine jede derselben, verfallen sein.

§. 10. Allgemeine Regeln, nach welchen die Landstraßen angerichtet und gebauet werden sollen, und zwar muß das Wasser gehörig abgeleitet werden.

Die allgemeinen Regeln zur Besserung der Landstraßen sind folgende:

a) Muß das Wasser allenthalben, sowohl in denen ebenen Flächen, als in bergigten, ungleichen und hohlen Wegen abgeleitet, und solchergestalt durch Seiten-, Quer- und Abzugs-Graben fortgeführet werden, daß nichts davon, als was schlechterdings von oben her darauf und hinein regnet, in die Straßen kommen kann.

Die alten Graben müssen vertiefet und geräumt auch neue gemacht werden.

Aus diesem Grunde also müssen nicht allein auf denen Seiten der Wege Graben gezogen und solche oft aufgeräumt, nach dem Wasserfalle eingerichtet, und erforderenden Falles tiefer gemacht werden, sondern es ist auch ebenso nothwendig, daß dergl. Graben, so viel möglich in grader Linie angefertigt, und soweit als es ohne von der Straße abzuweichen geschehen kann, fortgeführet werden. Die herauskommende Erde wird zur Ausgleichung der niedrigen Stellen und Erhöhung der Straße, allemal mitten in dieselbe geworfen, oder mit Schubkarren dahin gefahren.

Wie die Ufer der Graben zu befestigen sind.

Wenn die Graben-Ufer nicht stehen wollen, so belegt man dieselben mit Rasen, oder man lässet zu beiden Seiten, jedoch ohne die Sohle des Grabens einzuschränken, kleine Zäune von ungefähr $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Ellen hoch machen und vorziehen. Dergl. Graben müssen oben drei, — unten $1\frac{1}{2}$ Elle und $1\frac{3}{4}$ bis 2 Ellen, nachdem das Gefälle beschaffen ist tief sein, und richtet sich in diesem Falle alles nach der Situation des Erdreichs, und nach dem Ablaufe oder Falle des Wassers.

Wo Erde genug herzunehmen ist.

Kann man aus denen, nach dieser Proportion eingerichteten Graben nicht Erde genug zur Planirung der Straßen erhalten, so werden an der auswendigen Seite noch Einschnitte gemacht, welche so breit und so tief ausgegraben werden, bis man Erde genug hat.

Auf gar trockenen und ebenen Flächen, wo die Straßen sonsten gut sind, daselbst dürfen die Seitengraben nur 2 Ellen oben breit sein, und die Tiefe, nebst der Breite auf der Sohle, richtet sich danach, wenn nur die Ufer doßirend oder schräge abgegraben sind.

Wenn dergl. Graben vor Aecker treffen, auf die man oft fahren muß, oder vor einen abgehenden Feld- oder andern Wege vorüber gezogen werden müssen; so werden solche vor eines jeden Stück mit einer ausgegrabenen flachen Furche versehen, damit ein jeder auf sein Stück kommen könne, und dem Wasser nicht der Lauf gehemmet werde.

Die Alleen müssen hinter den Graben auch in dieselben gesetzt werden.

Die Alleen müssen der Sicherheit wegen hinter die Graben gesetzt werden. Auf hohen und trockenen Erdreich aber, und allwo die Graben weit genug auseinander sind, und die Straße durch die Aeste verengert werden kann, können die Bäume, um desto mehr Feuch-

tigkeit zu haben, auch an denen Seiten in die Graben, doch dergestalt gesetzet werden, daß der Ablauf des Wassers nicht gehindert werde.

Die alten in den Straßen liegenden Auswürfe aus denen Gräben, müssen mitten in die Straße gebracht und planirt werden.

b) Müssen die in den meisten mit alten Seitengraben versehenen Landstraßen von denen, an den Grabenrändern liegenden alten Auswürfen (welche als Dämme, die den Abzug des Wassers aus der Straße in den Graben verhindern, vorliegen) ebenfalls gereiniget, und dieselben auseinander und zwar mitten in die Straße gebracht, auch die Graben selbst, soviel dazu verbreitet und vertiefet werden, daß die Hauptstraßen in der Mitten auf 15 Ellen breit allemal höher als das anliegende Feld= oder Grundstück, die Graben aber viel tiefer, als das niedrigste Theil der Straße an den Grabenrändern sein, und ihren Abzug dergestalt haben, daß kein Wasser in demselben stehen bleiben möge, und es wird auf gehöriges Ansuchen denen Dominiis und Gemeinden allemal durch Vermittelung Unserer ꝛc. Kammer von denen Baubedienten die Anweisung gegeben werden, wie solches am besten und vortheilhaftesten zu machen sein werde.

c) Müssen alle Wege, und insonderheit die schlechtesten und schlimmsten Stellen, welche in Arbeit genommen werden sollen, sie mögen einen Boden haben wie sie wollen, lettigt, thonartig, morastig, steinigt, schiefrig, oder wie es Namen haben mag, zuvörderst planirt, und alle in demselben befindlichen Löcher, tiefe Geleise, Hügel und Stämme gleich gemacht, und dazu die Erde aus den Graben zu Hülfe genommen und grade so in Stand gesetzt werden, als wenn alles so bleiben, und nichts mehr daran gethan werden sollte. — Hiernächst müssen

d) die Straßen mit denen zu Instandsetzung der Wege vorzüglichsten Materialien, als Schlacken von Schmieden und allerhand Hammerwerken, hohen Ofen und dergl., ferner großen und kleinen Steinen, von allerlei Arten, als Feldsteinen, Bruch= und Sandsteinen, Kiesel und auch Kalksteinen zu Ausfüllung tiefer Löcher zum Grunde, auch Ziegelstücken und Brandschutt befahren, und solches nur ein jedes schicklich und an gehörigen Orten angebracht werden.

Welches der beste oder schlechteste Boden zu Reparirung der Straßen ist.

Unter dem Sande ist vorzüglich der grobe und kleine Kieß, sowohl aus Flüssen als Graben der beste, ferner der rothe und eisen=steinigte, ingleichen der ordinaire Flußsand und aller solcher, welcher nicht mit lehmigten oder leichten Erdtheilchen vermengt ist. Im Fall der Noth aber, und wenn von obigen Sorten keiner in der Nähe zu haben ist, ist der übrige feine und sogenannte Triebsand, ja selbst die gemengte schwarze, graue Erde zu einer nöthigen Erhöhung, oder zu einem Damm vollkommen gut zu gebrauchen, wenn nur gehörig damit gebahret, und nicht zu wenig aufgeführet, hernachmals eine öftere Ausbesserung und Planirung der wieder ausgefahrnen Löcher nur nicht versäumet und vernachlässiget wird.

Wenn also allem Anscheine nach in der Nähe, allwo ein schlimmer, lettiger oder morastiger Weg verbessert und gebauet werden soll, kein Sand oder ein andres taugliches Materiale, wie vorhin beschrieben, vorhanden ist, so muß von einigen der Gegend

Wo der Sand oder kiesigte Boden zu suchen und was dabei in Acht zu nehmen ist.

e) kundigen Leuten, vermittelst Grabung 3 à 4 Fuß tiefer Graben, oder durch einen Erdbohrer die umliegenden Grundstücke auf $\frac{1}{4}$ Meile und noch weiter davon sondiret werden, ob nicht ohne gar zu große Nähe und ohne höchstens 1 à 2 Ellen tief Boden abwerfen zu dürfen, Kieß oder Sand anzutreffen sei. Findet man dergl., so muß ohne Unterschied der Grundstücke, ob es Acker, Wiese oder Hütung und Busch ist, die Veranstaltung gemacht werden, daß von einer gewissen Pläine der fette oder untaugliche Boden abgeworfen, und zur Zeit, wenn die Straße gebauet wird, der gefundene Sand ꝛc. von dannen auf die Landstraße gefahren werde. Wenn sich nun

Wegen der Bonifikation des auf Aeckern oder andern nutzbaren Gründen gefundenen Sandes.

f) solches nützliche Materiale zu Reparirung einer Landstraße auf eben derselben Feldmark, auf welcher die anzurichtende Gegend ist, findet, und solches e. g. Aecker oder Wiesewachs eines Unterthanen beträfe; so soll demselben, wenn Gemeinstücke vorhanden, von diesem soviel, und eben so gut oder in gewisser Proportion mehr oder weniger wieder gegeben werden, als er durch die Wegnehmung des Sandes an seinen Grundstücken verloren. Wenn aber keine Gemeinstücke vorhanden, oder es treffe eine fremde Feldmark und Dominium, auf deren Jurisdiktion dergl. Sand oder andre gute Materialien angetroffen würden, so sollen dennoch die Eigenthümer der Grundstücke, auf welchen solche befindlich, nicht allein verbunden sein, hierzu willig Hand zu bieten, und die Abholung derselben zum Straßenbau zu erlauben, sondern es soll auch derjenige, welcher sich dessen weigert, und hierunter den allergeringsten Aufenthalt verursachet, er sei wer er wolle, in

50 Thaler irremißibler Strafe condemniret sein. Indessen soll ihm von denjenigen, welche den Sand oder andre Materialien auf ihren Wegen gebrauchen, die Vergütigung nach dem Ertrag dessen, was er dadurch verloren, gegeben werden.

Solche mühsam gefundene Sandgruben sollen nicht wieder zugemacht werden.

Dergl. mühsam gefundene und seltene Sandgruben sollen aber auch alsdann unter keinerlei Vorwande, und bei 50 Rthlr. Strafe niemals wieder zugeschüttet, sondern als eine beständige Vorraths-Kammer zur ferneren Unterhaltung der dortigen Landstraße offen und frei gelassen werden, daselbst so oft Sand zu holen, als es die Unterhaltung erfordern dürfte.

Die großen Steine sollen aus dem Wege geräumt werden.

g) Alle in einer Landstraße zum Nachtheile des Fuhrwesens liegende oder aus dem Grunde zu weit hervorragende große Steine, müssen entweder weggeschafft, gesprengt oder versenkt werden. Und obwohl dergl. steinigte Straßen einen sehr festen und guten Grund zu haben pflegen, so sind solche doch sehr unbequem zu befahren, dahero solche, wenn man es haben kann, mit Kieß oder anderem guten Sande ½ Elle überfahren werden müssen.

Desgleichen auch die Stöcke und herborhangenden Aeste.

h) Ebenso müssen auch die Stöcke oder starken Wurzeln in Wäldern und Büschen ausgerodet, und samst den überhangenden Aesten aus dem Wege geräumt werden. Wenn endlich

Wenn die schlimmen Wege nach der Ausbesserung und zweijährigen Unterhaltung nicht gut bleiben wollen, sollen sie gepflastert werden.

i) die mit Sande, Kieß oder andern Boden überfahrene lattige oder morastigen Gegenden, wie auch die hohlen Wege, nach einer ein- oder zweijährigen Unterhaltuug dennoch nicht gut werden, oder dauern wollen; alsdann ist es Zeit, an die Bepflasterung zu denken, allermaaßen sodann noch nichts verloren, oder bei der Sache zuviel geschehen ist, wenn man noch zu diesem Hilfsmittel schreiten muß, indem alles dieses ebenfalls, und wenn man auch die Pflasterung bald zu Anfange resolviret hätte, voran hätte gehen müssen.

Die Straßen sollen so viel möglich in grader Linie, jedoch ohne jemandes Schaden gezogen werden.

k) Und da es zur Schönheit und Zierde einer Landstraße, so wie zu Verkürzung des Weges ein großes beiträgt, wenn solche in graden Linien und parallel gezogenen Gräben weite oder lange Strecken fortgeführt werden kann: so soll dieses zwar überall, wo es ohne jemandes wesentlichen Schaden praktikable zu machen ist, observiret werden, sonsten aber und wenn dadurch Schaden verursacht werden sollte, soll blos dem alten Wege wieder nachgegangen, und die Linie so oft gebrochen werden, als es die Länge und Situation erfordert.

Wenn ein böser Weg durch einen andern Nebenweg vermieden werden kann, was dabei zu observiren.

Falls aber ein sehr böser Weg durch einen andern Nebenweg, oder durch Anlegung eines ganz neuen eviliret, und mit geringer Mühe und Arbeit, auch ohne allzugroßen Schaden an Aeckern und Wiesen zu machen, zur Hauptstraße aptiret werden könnte, dagegen aber von der Grund-Herrschaft oder Gemeinde Einwendungen gemacht würden, welche der Landrath nicht in der Güte abthun oder heben könnte; so soll, wenn der Landrath an die Kammer berichtet, durch einen Baubedienten die Gegend aufgenommen, ein Plan davon angefertigt, und solcher mit einem pflichtmäßigen umständlichen Ber. an die Kammer zur Decission eingesandt werden, die Grund-Herrschaft und Gemeinden aber sollen ohne weitere Umstände zu sothaner Vermessung die erforderlichen Leute, bei Vermeidung 10 Rthlr. Strafe, auf des Bauinspektors Verlangen hergeben, und so lange er solche brauchen dürfte, ohnentgeldlich darstellen.

§. 11. Die Art und Weise wie die Landstraßen reparirt werden sollen, wird angezeiget.

Und zwar von einer Straße in einer ebenen Fläche.

Die Art und Weise, wie also Landstraßen in einem tüchtigen, und zu aller Jahreszeit fahrbaren Stande gesetzt werden sollen und können, ist wohl zum Theil aus dem vorhergehenden schon ziemlich deutlich abzunehmen. Um aber die Sache nach denen verschiedenen Abwechselungen des Bodens sowohl, als der Gegenden, desto verständlicher zu machen, damit daraus auf andere noch zur Zeit unbekannte Fälle und Umstände exemplificiret werden möge: so soll zuvörderst von einer Straße in einer Ebene oder Fläche, allwo der Boden zu einer Straße vollkommen gut ist, blos dieses erwähnet werden, daß selbige doch selten oder niemalen von Natur so eben und gut ist, daß nicht zuweilen Pfützen oder Löcher auf derselben entstehen sollten. Um also auch dieses Incommodum der Reisenden zu heben und zu hindern, so müssen zu beiden Seiten in der vorgeschriebenen Breite zwei- oder dreielligte Graben parallel gezogen, und mit der daraus kommenden Erde, die Mitte

der Straße nach einer gewissen Rundung dergestalt erhöhet, und die Tiefen ausgefüllet werden, das selbige wenigstens ½ bis ¾ Ellen höher sei, als die Ränder der Graben und des anliegenden Terrains.

§. 12. Von lettigen oder lehmigten Stellen auf den Landstraßen.

Wenn hiernächst auch in den Ebenen sowohl, als an herunter oder hinauflaufenden Anhöhen und Bergen vielfältig solche Wege gefunden werden, welche grundlos sind, und aus lettigen, thonartigen oder lehmigten Boden, welcher durch die Näsſe dergestalt erweicht werden kann, daß die Wagenräder bis zur Achse einschneiden, bestehen, so ist damit nicht besser zu rechte zu kommen, als wenn erstlich mit denen Seitengraben und der Planirung verfahren, und dazu trockenes Wetter in Acht genommen wird, auch wenn man es haben kann, der Grund mit großen und mittleren Steinen ausgefüllet, oder noch besser aus freier Hand über und über beleget werden kann.

Zweitens muß man die ganze Gegend mitten eine Elle hoch, wenigstens aber ¾ mit Sande oder Kieß überfahren lassen. Wenn solches geschehen, und so dann das Fuhrwerk darüber gehet, müssen die, im ersten und zweiten Jahre gemeiniglich tief ausgefahrenen Geleiser fleißig wieder zugestoßen und planiret, auch wo sich Gruben finden sollten, aufs neue einige Fuder Sand oder Kieß hingefahren werden, das letzte oder zweite Jahr giebt man genau Achtung, wie sich der Weg verhalten, und ob ihn die Winterfeuchtigkeit oder starke Regengüsse sehr mitgenommen oder beschädigt haben. Ist solches von keiner sonderbaren Erheblichkeit, so daß man sich gewisse Hoffnung machen kann, der Weg sei gut genug, und werde auch gut bleiben, so läßt man denselben noch einmal planiren, und füllet die etwan gewordenen Löcher abermals aus.

Wann eher eine Pflasterung vorzunehmen.

Sollte es sich aber anders, und zwar solchergestalt befinden, daß man kein Zutrauen auf die bloße Sand-Ueberfahrung setzen könnte, sondern man sehe im Gegentheil, daß sich entweder der Sand zu sehr abspühlete, oder der hohen Ueberfahrung ohnerachtet gleichwohl noch sich mit dem lehmigten Boden allzusehr vermengte, so daß man in kurzer Zeit die alten Umstände wieder gewärtigen müßte; so ist kein anderer Rath, als sodann seine Zuflucht zu der Stein-Pflasterung zu nehmen, womit dadurch der Sand feste gemacht und genöthiget werde, Stand zu halten. Auf dem puren lehmigten oder lettigten Boden zu pflastern, ist gar nicht rathsam, weil solche Arbeit in gar kurzer Zeit versunken und die Kosten mit den Materialien verloren sein würden.

Wie das Pflaster angefertigt sein muß.

Ein solches Pflaster muß wie in der Stadt, nach einer runden, matten Wölbung gemacht, und besonders an den Seiten, wie auch in der Mitten etliche Male mit großen Steinen, welche das Pflaster zusammen halten, 10 Ellen breit sein. Diese Breite wird in vier Theile oder fünf Linien abgetheilt, wovon eine jede Linie mit solchen starken Steinen besetzet, und hiernächst quer über in gleichen Quadratis, so man Traversen nennt, mit großen Steinen eben also wie dorten verfahren. Zwischen diesen, oder in erwähnten Quadratis, werden sodann die kleinen Steine eingebracht, und mit der Handramme wohl zusammen geschlagen. Die gar kleinen Steine aber muß man auf solchen Landstraßen, allwo der Steinsetzer nicht immer bei der Hand ist, gar nicht nehmen. Auf einer oder auch auf beiden Seiten, läßt man, wenn es die Situation leidet, so viel Platz zwischen dem Steindamme und denen Seitengraben, daß ein sogenannter Sommer- oder Beiweg bleibe, auf welchem das Fuhrwerk zu denenjenigen Jahreszeiten, wenn alle dergleichen fettige Wege gut sind, gehen, und der Steindamm geschonet werden kann.

§. 13. Wie die niedrigen Gegenden zu repariren sind.

Gegenden, die sehr niedrig liegen, und von welchen das Wasser entweder niemals abgeleitet worden ist, oder wegen Verschaffung der Vorfluth vielen Schwierigkeiten unterworfen gewesen, müssen nach dem Edikt von Verschaffung der Vorfluth d. d. Berlin den 20. Dec. 1746 von §. 1 usque 6 erstlich in Stand gesetzet und die Abzugsgraben geräumet, vertiefet und verbreitet werden. Wenn dieser vorgegangen, so wird zu beiden Seiten nach der erforderlichen Breite, welche die Straße sowohl, als die Seitengraben haben müssen, zu Ziehung der Graben die nöthige Vorkehrung gemacht, oder so schon alte Graben vorhanden, solche aufgeräumet und der Boden mitten auf die Straße gebracht, und nach Beschaffenheit der Umstände ein Damm von 1 oder 2 Ellen hoch, 15 Ellen breit auf der Krone mit gehöriger Doßirung oder Abdachung angefertigt.

Die Krone muß, wie bei den übrigen Straßen-Planirungen angewiesen, ebenfalls nach den Seiten zu abgerundet sein. Ist die Erde oder der Boden, so aus den Seitengraben genommen wird, vor sich allein gut, den ganzen Damm davon zu machen; so können die Graben in Absicht der erforderlichen Erde, so breit und tief gemacht werden, daß die Quantität, so nach dem Profil des neuen Dammes leicht zu berechnen und zu bestimmen ist, aus demselben genommen werden kann.

Es müssen Brücken durch die Dämme gemacht werden, damit das Wasser auf beiden Seiten gleich hoch stehe, oder abfließen könne.

Und damit das Wasser, wenn es anschwillet, auf einer Seite des Dammes so hoch stehe, oder auch, wenn die Vorfluth im Stande ist, zu gleicher Zeit mit abfließe, wie auf der andern Seite; so muß in der Mitten, oder auf einem andern geschicklichen Orte gegenüber dem Abzugs- oder Vorfluths-Graben eine gewölbte Rinne nach der Proportion, als viel oder wenig Wasser durchlaufen muß, im Lichten weit und in Betracht der Länge nach der ganzen Breite der Straße, zumal wenn 1 oder 2 Sommerwege neben dem Damme mit darüber gehen sollen, gebauet werden.

Sollte der Boden aus den Graben aber weiter nicht zu gebrauchen sein, als blos den Grund oder das Fundament damit auszugleichen; so muß der Damm mit Sand, Kieß oder anderen tauglichen Boden und Materie aufgefahren und erhöhet werden, bis er seine erforderliche Höhe und Stärke erreichet hat.

Will man auch bei dergleichen Dämmen den sogenannten Sommerweg lassen, so muß bei der Anlage hauptsächlich auf die dazu erforderliche mehrere Breite reflektiret werden.

§. 14. Straßen, die durch Brüche und Moräste gehen, wie solche zu repariren.

Eben also muß man solche Landstraßen, welche durch Brüche und tiefe Moräste oder über Torf- und Loh-Boden gehen, suchen gut und feste zu machen. Da es aber hier gemeiniglich noch weitläufigeren Schwierigkeiten wegen Verschaffung der Vorfluth und Abziehung des Wassers unterworfen ist, und ob diese auch (wie es denn, ohne davon abzulassen, ohnumgänglich geschehen muß) endlich verschaffet wird, doch mit Anfertigung und Besserung der Landstraße eben nicht darauf gewartet werden kann, sondern bald zu Werke geschritten werden muß; so ist allhier, und bei so bewandten Umständen, kein andrer Rath noch Mittel, als von beiden Seiten des Morastes so lange Erdboden, und zwar so wie er nur zu haben ist, er sei thonartig, lehmigt, sandigt, oder gemengt, zuzufahren, bis man endlich zusammen kommt, und müssen die Linien dazu von einem Baubedienten abgesteckt werden.

In der Mitten dieses Dammes aber müssen eine, auch wohl zwei oder mehrere Brükken gebauet werden, und dem Wasser zu beiden Seiten des Weges oder Dammes, die Wage oder den Wasser-Paß zu geben. Ein solcher Damm muß so hoch gemacht werden, daß er wenigstens eine Elle hoch über dem höchsten Wasser bleibt.

Wenn der zuerst angefahrene Boden zur Grundlage sowohl, als oben darüber nicht tauglich sein oder aushalten sollte, so versteht es sich von selbst, daß man solchen durch bessern und dazu dienlichern, wenn er auch weiter herzu geholet werden müßte, ersetzen und von neuem überfahren und planiren muß, wie die andern Wege. Hat man große Steine genug in einer solchen Gegend, und der schlammigte Boden im Grunde giebet nach, und will ausweichen; so wird demselben dadurch vorgebeuget werden können, wenn man damit die beiden Seiten, oder den Fuß des Dammes einfasset, wo aber dieses nicht ist, muß man seine Zuflucht zu Faschinen oder andrem Holzwerk nehmen, jedoch daß davon nichts mit in, sondern nur vor den Damm an beiden Seiten gebracht werde.

Sollte man für Wasser und Feuchtigkeit entweder durchgängig, oder auch nur stückweise nicht darzu kommen können, so müssen Seitengraben gemacht, oder der ganze Erdboden, so weit er trocken, und wenn es auch nur ein Stich tief wäre, genommen und solcher abhibiret werden, weil solches den Bau gar sehr befördern und Vortheil bringen kann.

Große Moore oder Torf-Gegenden, durch welche eine Landstraße gehet, sind in Schlesien wohl wenig vorhanden. Sollten aber ja dergl. angetroffen werden, so geben vorstehende Regeln schon Maaß und Ziel an die Hand, wie sich auch dabei zu helfen, und die Gegend zu verbessern sei.

§. 15. Die hohlen Wege in Stand zu setzen, wie solches angestellt werden müsse.

Die hohlen Wege sind von sehr mannigfaltiger Beschaffenheit, und gehen bald einfach, bald doppelt und dreifach Berg auf oder hinunter. Das Wasser, so in selbigen gemeiniglich laufen muß, ruiniret solche immer noch mehr, und machet sie tiefer, folglich auch enger und beschwerlicher. Sie sind im flachen Lande insgemein aus Sande oder lehmigtem und thonartigem Grunde und Boden, im Gebirge aber mehr aus steinigter und schiefrigter Materie zusammengesetzt.

Die große Beschwerlichkeit für das Fuhrwesen und Reisende bestehet hauptsächlich darinnen, daß solche nicht allein an sich selbst sehr böse und impassable sind, sondern auch wegen ihrer engen Einschränkung verursachen, daß sich zwei begegnende Wagen nicht ausweichen können.

Dergleichen hohle Wege müssen also dergestalt eingerichtet werden, daß vorerwähnte Beschwerden aufhören. Zu dem Ende sollen solche, die nur einfach gehen, auf beiden Seiten der hohen Ufer von oben ab dergestalt doßirend oder abhängend abgestochen, und

der Grund damit ausgefüllet werden, bis dadurch eine durchgängige Breite von 10 Ellen incl. der Seiten-Rinnen oder Gräben erlanget werde.

Die aber doppelt, und zwar so nahe neben einander gehen, daß zwischen denselben nur noch ein schmaler Rücken oder Kamm stehet, daselbst darf dieser Kamm nur, wenn es ohne besonders große Kosten geschehen kann, auf beiden Seiten dergestalt aus einander geworfen werden, daß die Straße, oder das Fuhrwerk da, wo vorhin der Kamm gestanden, gehen könne.

Sollten dergleichen doppelte oder mehrfache hohle Wege aber weit aus einander gehen, daß man solchergestalt das dazwischen liegende Erdreich nach vorhergegangener Anweisung nicht planiren könne, so muß unter allen der beste, oder der am kürzesten und leichtesten zu repariren stehet, erwählet, und ebenso als ein einfach gehender hohler Weg in Stand gesetzet werden.

Was vorzüglich bei den hohlen Wegen in Acht zu nehmen ist.

Das vornehmste bei allen hohlen Wegen ist dieses: daß man das Gefälle oder ihren Abhang eben so gleich herunter, als auf einer andern Fläche eine horizontale Linie leite und mache, damit das ja noch in derselben laufende Wasser an einem Orte so viel Schnelligkeit, als am andern zeige, und also demselben keine Gelegenheit gegeben werde, hie oder dort in eine größere Bewegung zu gerathen, Löcher zu spühlen und Hügel aufzutreiben. Ferner daß man, wo es irgend noch möglich ist, kein Wasser von oben her, als was blos hinein regnet oder von selbst darinnen quillet, hinein kommen läßt.

Oberhalb dem hohlen Wege muß alles Gewässer abgewiesen werden, daß es nicht in denselben laufen möge.

Daher müssen oberwärts die dahin führenden Seitengraben dergestalt auf der Höhe daneben vorbei, und an einem geschicklichen Orte herunter geführt werden, daß solche unterwärts in die weiter gehende gleichmäßige Graben einfallen und vermittelst derselben alles Wasser ableiten, ohne jemals die Straße zu berühren.

Die unterwärts einem Berge befindliche Seitengraben pflegen zwar bei starken Regengüssen, durch das von oben kommende Wasser gern verschlemmt, und wohl gar zugeworfen zu werden; allein sie müssen nur ebenso oft, als solches geschieht, wieder aufgeräumt und ausgeworfen werden, so wird von den nachfolgenden Gewässern doch kein Schaden gemacht werden können.

Es finden sich an einigen Orten neben denen ordentlich zu befahrenden hohlen Wegen, viele alte durch die Länge der Zeit verwilderte Nebenwege. Diese können bei solchen Umständen statt der Seitengraben dienen, wenn man nur ober- und unterwärts die Seitengraben sucht geschicklich herein und wieder heraus zu leiten, ohne den ordentlichen Fuhrweg wieder mit zu verderben, oder das Wasser hineinzubringen.

Es müssen dennoch auch unten im hohlen Wege zu beiden Seiten Rinnen vor Quell- und Regenwasser bleiben.

Wenn also auch alles Wasser von oben her nach vorgeschriebener Art völlig abgewiesen wird, so ist dennoch höchst nöthig, daß auch unten in den hohlen Wegen dem ohngeachtet noch zu beiden Seiten kleine Graben oder Rinnen vor Quell- und Regenwasser gelassen, und das mittlere Theil der Straße, ebenso erhöhet und abgerundet werde, als bei den andern Wegen in diesem Reglement vorgeschrieben ist, ansonsten doch große Löcher oder andere Unordnungen gemacht werden können, welche diesen Theil der Straße wieder böse und unfahrbar machen.

Hohle Wege, so aus purem leichten Sande bestehen, wie damit zu verfahren.

Wenn der hohle Weg aus purem, weichen und leichtem Sande, in welchem die Fuhrwerke, sonderlich große Frachtwagen tief einschneiden, bestehet; so muß nach geschehener Verbreitung nothwendig darauf gepflastert, und zu beiden Seiten Gerinne, wie in den Städten gemacht, auch die hohen Ufer mit Rasen oder grünem Weidicht zum Anwachsen bedeckt unten am Fuße aber zu beiden Seiten, mit einem Ruthenzaune von einer halben, oder ganzen Elle hoch versehen werden, damit das Wasser nicht die Ufer unterwaschen, oder selbige auch von oben her nachstürzen, und das neue Steinpflaster verschütten könne.

Desgleichen mit lettigen.

Trifft es sich aber, daß man lehmigten oder thonigten Boden vorfindet; so ist nach vorhergängiger Verbreitung nichts anders zu thun, als was bei dergleichen Wegen §. 12 et seq. vorgeschrieben, und daß solche endlich, wenn der überfahrene Sand oder Kieß allein nicht suffisant, den Weg gut zu erhalten, mit einem Steinpflaster versehen werden müssen.

Von den hohlen Wegen im Gebirge, und wie solche zu verbessern sind.

Die hohlen Wege im Gebirge sind ganz anderer Art, und entweder schiefrigt, oder steinigt, oder wohl gar aus ganzen Felsenwänden bestehend.

Diejenigen von denselben, welche also noch einigermaßen zu tractiren und nach vorher erwähnter Art, wie die sandigen oder lehmigten Boden zu verbreiten möglich sind, müssen ohne Rücksicht, und deren oftmals leeren Einwendungen und Entschuldigungen der Leute ohnerachtet, nach einer vorherigen ocularischen Besichtigung und vernünftigen Ueberlegung eines Baubedienten eben also, wie jene verbreitet und zugerichtet werden. Die bei jenen aber nöthig gefundene Pflasterungen werden hier hoffentlich wohl cessiren können, weil der Grund und Boden, so herunter gestochen wird, schon von solcher Beschaffenheit ist, daß er vor sich wohl einen festen Grund abgeben wird, wenn nur die Planirung nach den angewiesenen Principiis, und die Abweichung der Gewässer, ehe solche die hohlen Wege berühren, in Acht genommen, und hernachmals gut unterhalten wird.

Die mit puren Felsen versehene hohlen Wege sollen vor der Hand nur mit den erforderlichen Ausweiche-Plätzen versehen werden.

Wo aber die Seitenwände des hohlen Weges aus lauter Felsen bestehen, und also ohne wirkliche Ausfüllung derselben, durch Herzubringung und Anfahrung großer Steine und anderer Materialien von Kieß und Sand, und ohne außerordentliche Mühe und Kosten nicht die gehörige Breite vor zwei Frachtwagen erlangt werden kann; da ist es vor der Hand genug, wenn immer so weit, als man von einem Platze bis zum andern einander sehen kann, Ausweichungen oder Wartestellen, entweder in die eine oder andere Seitenwand eingehauen oder besorgt werden.

Wie es zu halten, wenn sich zwei einander mit Fuhrwerk in hohlen Wegen begegnen.

Strafe der Contravenienten.

In diesen Ausweichungen soll aber derjenige, welcher den Berg hinauffährt, er sei beladen oder nicht, so lange warten, bis der herunterfahrende vorbei ist. Wer solches aber nicht thut, und deshalb Streit und Widerwärtigkeit, auch wohl Schaden an Wagen und Vieh entstehet, der soll nicht allein bei den nächsten Gerichten, wenn es verlangt wird, angehalten werden, und allen Schaden ersetzen, sondern auch seines Ungehorsams halber, die Gerichtskosten und einen Thaler Strafe erlegen.

Noch eine Art tiefer Wege, welche ausgefüllet werden sollen.

Es finden sich auch im Gebirge eine Art Wege, welche wohl nicht unter die hohlen eigentlich zu rechnen, doch aber auch nicht viel besser sind. Sie sind nur ein Geleise breit und so tief, daß gemeiniglich die Naben von Kutschen und Chaisen anstreichen, auch wohl hin und wieder gar nicht fort können.

Diese sind, da man im Gebirge Steine und Materialien im Ueberfluß haben kann, gar sehr leicht zu repariren, und soll dahero auch darauf der ernstliche Bedacht genommen werden, damit solche nach und nach in den Hauptstraßen so hoch mit großen und kleinen Steinen, Kieß und dergl., ausgefüllet werden, damit solche nicht allein in der Mitten etwas höher, als der anliegende Grund oder die alten Ränder gewesen sein, sondern daß sich auch zwei Wagen füglich ausweichen und ohne Gefahr vorbeipassiren können.

Bei diesen, und den vorhergehenden Reparaturen kann nicht darauf reflektirt werden, ob etwas Acker oder nutzbares Terrain mit vergraben werden müsse.

Bei allen diesen und vorhergehenden Landstraßen-Bauten und Reparaturen, kann gar nicht darauf gesehen, noch reflektiret werden, ob hie oder da ein, zwei auch drei Beete Aecker- oder Wiesengrund darauf gehen, und mit vergraben werden, weil solches zum allgemeinen Besten gereichet, und der Schaden ersetzet werden soll.

§. 16. Von denen Straßen, welche an den Lehnen oder Abhange der Berge gehen.

Die Straßen, welche hin und wieder an den Lehnen oder Doßirungen eines Berges herum gehen, und gemeiniglich auch nur auf einen Wagen breit sind, an der andern Seite aber eine große Précipice oder Thal, auch wohl gar einen Fluß haben, solche sollen von der Bergseite oder Lehne, wenn es thunlich ist, so weit abgearbeitet und verbreitet werden, daß die Oberfläche der Straße 10 Ellen breit werde.

Dergleichen gefährliche Wege sollen gegen das Thal zu verschlagen werden.

Gegen die abhängende Seite oder Thal zu, aber sollen wo möglich Geländer oder wenigstens Stangen vorgezogen werden, damit nicht zur Nachtzeit oder anderer Ursache halber, Unglück geschehe, und alle Gefahr gehoben werde.

§. 17. Von solchen Wegen, welche neben oder durch einen Fluß oder Bach gehen.

Diejenigen Landstraßen, welche neben, oder auch sehr oft und vielfältig durch einen Fluß oder Bach gehen, sind sowohl bei großen Gewässern, als auch im Winter, wenn es weder hält noch bricht, sehr gefährlich, und hemmen oder hindern zuweilen gar die öffentlichen Passagen der Fuhrleute und Reisenden. Bei solchen ist es schwer, jedoch nicht alle

mal unmöglich, sie in solchen Stand zu setzen, daß vorbenannte Hindernisse hinwegfallen; derowegen muß

Es soll genau untersucht werden, ob dergleichen Wege nicht verlegt werden können.

a) die Gegend von allen Seiten genau in Augenschein genommen werden, ob nicht die Straße zum Besten des Publici hinter einem Dorfe weg, oder durch einen schon vorhandenen Feldweg, welcher nur blos noch in die gehörige Breite und Ordnung gesetzt werden dürfte, verlegt werden können, bei welcher vorgefundenen Gelegenheit, und wenn allenfalls wie gewöhnlich Widersprüche sein sollten, solche zu heben, und diese so nützliche Sache zu Stande zu bringen gesuchet werden muß.

Wenn keine Gelegenheit zur Verlegung der Straßen, was alsdann zu thun ist? und soll die Situation bei so bewandten Umständen aufgenommen werden.

b) Fände sich nun aber dergleichen Gelegenheit gar nicht, sondern man müßte bei dem alten Wege bleiben, so ist es ebenfalls höchst nöthig, daß die Situation des Flusses mit den zu beiden Seiten anstoßenden hohen Ufern oder Bergen, und der durch den Fluß gehenden Landstraße, ganz accurat aufgenommen und in einen Plan gebracht, hierauf aber projektiret werde, wie etwa der Lauf des Flusses zu ändern und zu verlegen, damit man nicht mit der Straße so oft durch denselben fallen, und also weniger Brücken nöthig haben möge. Desgleichen wo und wie die Straßen anzulegen, daß eines dem andern die Hände biethe? Wo der Boden oder die Materie zur Straße herzunehmen? Und was dergl. mehr ist, dieserwegen muß also von dem Landrathe des Kreises, an die Kammer Bericht erstattet werden, welche alsdann durch einen Baubedienten alles gehörig untersuchen lassen, und entscheiden wird, ob ein so kostbarer Bau vorzunehmen, oder es beim alten zu lassen sein werde. Sollte ein solcher Bau resolviret werden, so würde

c) dabei hauptsächlich auf die Höhe des größten Wassers zu sehen, und deshalb eine genaue Erkundigung einzuziehen sein. Weiß man diese, so wird der Damm danach abgewogen, dergestalt, daß er wenigstens eine Elle höher, als dasselbe, 10 bis 15 Ellen breit, und auf jede Elle Höhe 2 bis 3 Ellen Doßirung, nachdem der Boden gut oder schlecht, bekomme und werde.

Kann man einen solchen Damm mit einer Seite an ein hohes Ufer oder Berglehne anziehen oder legen lassen, so ersparet man nicht allein sehr viel Boden, sondern es bleibt auch nur eine Seite desselben dem Wasser ausgesetzet, welche sodann mit Rasen oder grünem Weidigte für das Einspühlen gedeckt werden muß. Wenn man nun:

Wenn dergleichen Straßen über, oder durch den Fluß geführt werden müssen, so müssen Brücken gebaut werden.

d) bei allen dergleichen Anstalten, und bei der besten Ueberlegung sich doch endlich gedrungen siehet die Straße ein oder mehrmalen durch den Bach oder Fluß zu legen; so müssen Brücken in gleicher Höhe, und auch wohl etwas mehr mit dem Damme, und à Proportion des Wassers, so durchgehen muß, weit oder breit, und 8 Ellen zwischen dem Geländer im Lichten lang gebauet werden.

Ob die Brücken über die Flüsse steinern oder hölzern gebauet werden sollen, bleibt höherer Dicision vorbehalten.

Ob diese Brücken, wenn sie sehr lang, oder nach dem Profil des Wassers zu reden, weit werden müssen, folglich mehr, als ein Bogen oder Fach von 10 bis 12 Ellen erfordern sollten, von Holz oder Steinen erbauet werden müssen, solches bleibt allemal dem Diciso der Krieges- und Domainen-Kammer vorbehalten, und müssen die Bau-Inspectores in dergleichen Fällen allemal von beiden Arten einen pertinenten Anschlag beilegen, wenn sie deshalb ihr Gutachten erstatten. Sie müssen von beiden das Commodum und Incommodum anzeigen, und zugleich als Werkverständige ihre Meinung welches sie vor das Beste halten, frei heraussagen, nach erfolgter Approbation aber dasjenige auszuführen suchen, welches genehmigt worden ist.

§. 18. Von Rinnen und Brücken überhaupt.

Die Rinnen und Brücken betreffend, so sind solche entweder steinerne oder hölzerne. Erstere sollen nach diesem Reglement überall, wo der Bogen höchstens 6 Ellen werden darf, introduciret werden, wegen letzterer bleibt es bei dem §. 17 lit. d. berührten Schlusse daß nemlich über breite Flüsse und Bäche, wo mehr als ein Bogen von 10 bis 12 Ellen erforderlich sein möchte, es von der Kammer-Decision abhangen solle, ob der erforderlichen Kosten halber vor der Hand noch hölzerne Brücken erbauet werden mögen oder nicht.

Um nun die, in der Erfahrung begründete beste Bauart von beiden dem Publiko bekannt zu machen, als muß

Wie eine steinerne Rinne gebauet werden müsse.

a) eine steinerne Rinne, so etwa quer durch einen Damm oder unter einem anderen Wege durchgeführet und 1, 2 bis 3 Ellen weit im Bogen werden soll, so lang sein, daß solche von einem Seitengraben bis zum andern gehn, zumal wenn neben einem Damme noch ein oder zwei Sommerwege mit angeleget würden.

Wie stark der Gewölbe-Bogen zu machen.

Der Bogen muß aus einem halben Circul bestehen, und wenigstens ½ bis ¾ Ellen dick, und nicht höher sein, als daß er oben mit dem Horizont der Straße oder des Dammes, oder dieser mit jenem zutreffe, sollte auch der Bogen gleich auf die Sohle des Grabens gesetzet werden müssen.

Desgleichen das Fundament.

Das Fundament wird, wenn der Boden desselben gut ist, ½ bis ¾ Ellen tiefer, als die Sohle des Grabens ist, gelegt, und von Bruch- oder Feldsteinen 1½ Ellen dick mit gutem Kalk-Mörtel gemauert. Die Sohle unter der Rinne, wie auch etwas vor und hinter derselben, wird gepflastert.

Das Gewölbe muß mit Thon beschlagen werden.

Das Gewölbe oder der Bogen hingegen wird ¼ Elle oder noch mehr mit Thon, Lette oder gutem Lehm beschlagen, damit die Feuchtigkeit nicht so sehr auf und durch dasselbe dringen, und hiernächst wird der erforderliche Sand darüber geschüttet, und nach der Rundung des Bogens (wenn nicht das Uebrige der Straße oder des Dammes auch gepflastert ist, als in welchem Fall es demselben gleich gemacht wird) gepflastert, so ist dieselbe völlig fertig.

Die übrigen etwas weiteren Brücken richten sich in Ansehung des Baues nach vorgemeldeten Principiis von den Rinnen.

b) Die übrigen etwas weiteren Brücken von 4, 5, 6 und mehr Ellen im Bogen wenn solche noch ohne Rost gebauet werden können, werden in allen Stücken ebenso, jedoch mit dem Unterschiede gebauet, daß solche nur 8 Ellen quer über die Straße gerechnet lang sein dürfen. Von diesen 8 Ellen werden 2 Ellen vor die Geländer-Wände abgerechnet, folglich bleiben sodann nur 6 Ellen im Lichten.

Dergleichen Brücken müssen an beiden Enden mit guten Contraforts oder guten Mauern versehen werden.

Das vornehmste so dabei zu beobachten ist, ist dieses, daß vorne und hinten die Contraforts, und vor denenselben, so wie auf der Sohle unter der Brücke, die Pflasterung gut gemacht werde, ansonsten die Gewässer leicht darhinter wegreißen, oder auch von unten auf das Fundament unterwaschen können. Bei dergleichen Brücken müssen die Gewölbe-Bogen schon eine Elle, und die Fundaments-Mauern mit den Widerlagern 1½ Elle bis 2 Ellen dick sein.

Bei noch größeren Brücken über die Flüsse kommt es bei der Projectirung derselben auf die Geschicklichkeit eines Bauverständigen an.

c) Bei noch größeren Brücken über Flüsse und Bäche muß ein geschickter Baumeister schon seine eigne Vernunft mit zu Rathe ziehen, und die erforderliche Stärke und Weite der Bogen und des Mauerwerks, nach den vorwaltenden Umständen zu beurtheilen wissen.

Und muß dabei beurtheilet werden, ob ein Rost nöthig sein wird. Die Ziegeln sind zu dergleichen Brücken im Fundament nicht viel nütze.

Das vornehmste dabei ist dieses, daß, wenn das Fundament nicht tief genug und auf guten Boden zu stehen kommen kann, man auf einen tüchtigen Rost reflektiren, und solchen mit in Anschlag bringen muß. Man muß sich auch hüten unten in das Fundament, oder über der Sohle, so hoch die ordinairen Gewässer zu stehen pflegen, Ziegeln zu vermauern, außer, sie wären außerordentlich feste und gut, sonsten aber faulen sie aus, und machen die Brücke unsicher. Bruchsand und Feldsteine mit kleinern verzwickt, sind weit besser dazu.

Von hölzernen Brücken, und wie diese gebaut werden müssen.

d) Wo hölzerne Brücken angelegt werden müssen, daselbst ist nach der Quantität des Wassers, wenn es groß ist, oder nach einem vom höchsten Wasser aufgenommenen Profil am gründlichsten zu beurtheilen, ob 1, 2, 3 oder mehr Fächer erforderlich sind.

Wenn man das Holz, so man zu Prähmen auflegen soll, 24 Ellen reichlich bauet, und kein Hänge- oder Sprengwerk aptirt werden soll, so kann ein jedes Fach nur 12 Ellen weit werden. Greift aber ein Prahm nicht drei Jöcher, so müssen die Fächer so viel enger zusammengerückt werden womit dieser Entzweck zu erreichen ist.

Sollen gepflastert werden.

Wenn eine solche Brücke soweit fertig ist, daß die Prähme gestreckt sind, so müssen solche (wenn man sie haben kann) mit dreizölligen geschnittenen eichenen

Bohlen von 10 Ellen lang belegt, zu beiden Seiten ein standhaftes Geländer gemacht, und an dieses unten längst demselben auch eine dergleichen Bohle auf die hohe Kante gesetzt, angenagelt werden. Alsdenn wird über die auf den Prähmen liegende eichene Bohlen ¼ Elle Thon oder Lehm, oder in Ermangelung beides mit guter Ziegel-Erde überschlagen. Ferner ¼ bis 9 Zoll hoch Sand oder Kieß darüber, und darauf endlich nach einer auf beiden Seiten ablaufenden Rundung gepflastert. In Ermangelung der eichenen Bohlen nimmt man sechszölligtes beschlagenes kiefern oder fichten Bohlholz.

§. 19. Die Städte sollen ihre Straßen sowohl in als vor den Städten in guten Stand setzen, und deshalb mit dem Bau-Inspektor conferiren.

Die Städte sollen von dieser allgemeinen Verfügung und Straßenbesserung um so weniger ausgeschlossen sein, als denen Magisträten alles Ernstes anbefohlen wird, nicht allein die Pflasterungen in der Stadt in einem guten Stande zu erhalten; sondern da gemeiniglich die Vorstädte in Absicht der publiken Straßen dergestalt schlecht beschaffen sind, daß an einigen Orten bei schlechter Witterung fast nicht fortzukommen ist; so müssen sie ebenfalls nach dem Inhalt dieses Regl. bemühet sein, alle Jahr ein gewisses Stück in guten Stand zu setzen, und deshalb sich von den Bau-Inspektoren Anweisung geben lassen, wie und welche Straße am ersten vorgenommen werden müsse. Ingleichen müssen dieselben die Landstraßen gleich denen Unterthanen auf dem ihnen zugehörigen Territorio im Stand zu halten bemüht sein.

§. 20. Die Steuer-Räthe sollen so wie der Landrath über den Kreis, die generell Inspection in hoc passu über die Städte haben.

So wie die Landräthe die generelle Inspection auf dem platten Lande haben; also sollen die Commissarii locorum in hoc passu auf die Städte, und was zu ihrer Inspection gehöret genaue Achtung mit geben, womit sie das ihrige hierunter punktunt und zu rechter Zeit wahrnehmen, damit nichts versäumt oder die Zeit verschleppt werde[1]).

§. 21. Die Lehm- Sand- Ziegel-Erde und andere Gruben an den Straßen sollen verschlagen werden.

Es soll keine neue Gruben zu machen mehr erlaubt sein.

Da auch sonsten noch verschiedene Unordnungen an vielen Orten bei den Landstraßen herrschen, als wohin unter anderm die so nahe an den Straßen befindliche Lehm-Sand-Ziegel-Erden, und viele andere schädliche und gefährliche Gruben, desgleichen die hohen und abbrüchigen Ufer der Flüße und Bäche, ja wohl gar auch die Abdecker-Gruben gehören; so soll dergleichen neue Gruben so nahe an die öffentl. Landstraßen zu machen, bei 50 Rthlr. Strafe schlechterdings untersagt sein, ingleichen wird hiermit auf das nachdrücklichste, und bei Vermeidung zehen Thaler Strafe und Ersetzung des Schadens, so etwa noch geschehen oder gemacht werden könnte, denen Grundherrschaften und Gemeinden anbefohlen, wo eine oder die andere Art von ermeldeten Gruben, abbrüchigen Ufern oder andern gefährlichen Stellen auf ihren Feldmarken und Jurisdictionen an einer öffentl. Landstraße vorhanden sein sollten, solche sofort zu verschlagen, oder einen Zaun vorzuziehen, damit nicht bei der Nachtzeit, oder durch andere unvorherzusehende Fälle, ein Unglück oder Schaden causiret werden möge.

Wegen der Abdecker-Gruben nahe an den Landstraßen.

Die Abdecker-Gruben oder Luderstellen aber, müssen gänzlich von den Landstraßen weg, und an einen andern Ort, wo sie nicht sobald gesehen werden können, verlegt, und die alten Knochen verscharret, verbrannt oder vergraben werden, und soll derjenige, welcher solches nicht besorgt und in Acht nimmt, ebenfalls eine Strafe von zehn Thalern erlegen.

Sollten sich die Abdecker unterstehen, künftighin noch an solchen verbotenen Stellen die Luder abzuschlagen, oder gar an den Straßen liegen zu lassen, unter dem Vorwande, als ob der neu angewiesene Ort zu weit, oder sonst nicht ihrer Convenienz wäre; so soll derselbe für jedes Stück, groß oder klein, in 5 Thaler Strafe gezogen werden. Falls er aber darthun könnte, daß ihm von diesem Verbot und Verlegung der Luderstellen nichts bekannt gemacht oder angewiesen sei, sollen Schulzen und Gerichte unter dem Vorbehalte ihres Regresses an den schuldhabenden Theil dafür die verwirkte und oben bestimmte Strafe erlegen. Und da es

§. 22. Die Wegweiser sollen auf denen Kreuz- und Scheide-Wegen gesetzt, und gehörig unterhalten werden.

sowohl zur besonderen Zierde des Landes, als Beobachtung einer guten Polizei und Annehmlichkeit der Reisenden gereichet, wenn man nicht allein weiß, wo dieser oder jener

---

[1]) Dies ist natürlich jetzt abgeändert und die Aufsicht über die Straßen in den Städten und auf städtischem Terrain gebührt der Orts-Polizeibehörde zunächst, die Ober-Aufsicht den Regierungen.

Weg hinführe, sondern auch zugleich ersehen kann, wie weit man ungefähr zu dem Haupt-Orte noch habe; so soll darauf gesehen und gehalten werden, daß auf allen publicken Kreuz- und Scheide-Wegen, so aus den Hauptstraßen ab oder zu gehen und nicht verboten sind, insonderheit aber in denen Hauptstraßen nach den schon bekannten und gewöhnlichen Art Hand- oder Wegweiser, wenn solche nicht schon vorhanden, aufgerichtet werden müssen.

Auf denen Armen muß der Ort, wo der Weg hingehet und die Weite desselben mit deutlichen Buchstaben und Zahlen geschrieben, und die Säule mit Oelfarben schwarz und weiß geflammt gestrichen werden[1].

Desgleichen die Zoll- oder Warnungstafeln an denen Neben- oder verbotenen Wegen.

Die Zoll-Aemter sollen dahin sehen, daß die verbotenen Wege bei deren Aus- oder Eingange in die Hauptstraßen, mit hinlänglichen Warnungstafeln versehen sind, oder noch versehen und auch ferner unterhalten werden, damit sich deshalb niemand mit der Unwissenheit entschuldigen könne.

§. 23. Wie die einkommenden Straf-Gefälle vertheilt und angewandt werden sollen.

Endlich wird wegen derer in diesem Regl. festgesetzten Strafen, wenn wider Verhoffen einige davon beigetrieben werden müßten, dergestalt disponiret, daß dem Denuncianten ein Drittheil davon gegeben, die übrigen zwei Drittheil aber zur Reparatur der Wege verwendet werden sollen.

§. 24. Schlüßlich haben Wir zu Unsern getreuen Vasallen und Unterthanen das allergnädigste Vertrauen, es werden dieselbe sich dieses zum allgemeinen Besten und Wohl des Landes, auch Aufnahme des Commercii gereichenden Sache bestens angelegen sein lassen, und dieser Vorschrift die genaueste Folge leisten, oder es sich selbst beizumessen haben, wenn dieselben in ausbleibendem Fall zur Strafe und Verantwortung werden gezogen werden. Und damit sich niemand mit einer Unwissenheit entschuldigen könne; so soll dieses Regl. gehörig durch den Druck bekannt gemacht und publiciret werden, und Wir befehlen zugleich Unsern Schlesischen Krieges- und Domainen-Kammern, darauf mit Ernst und Nachdruck zu halten, daß solchem überall die genaueste Folge geleistet werde 2c.

Urkundlich 2c. 2c. So geschehen und gegeben Berlin den 11. Januarii 1767.

(Korn's neue Schlesische Ed. Samml. Bd. 10. S. 3. ff. Nr. 105.)

Dazu:

1) Zum §. 6.

Das Wege-Regl. nimmt als feststehend an, daß die Last der Wegebesserung auf den unmittelbaren Adjacenten allein ruhe, und daß dies nur da eine Ausnahme erleide, wo Jemand mit einem schmalen Streifen Land der Länge nach an der Straße liegt. Diese Annahme ist indeß nicht ganz richtig; denn wenn sie auch ihre Begründung in der Annahme finden sollte, daß die Adjacenten als Eigenthümer des Grundes und Bodens der Straße auch die Lasten, welche ihr Eigenthum betreffen, als solche tragen müssen, so haben sie doch ihr ausschließliches Eigenthumsrecht zum öffentl. Wohl aufgegeben, und können eben deshalb nicht verbunden sein, die Lasten allein und ausschließlich zu tragen. Mit Recht hatte sich daher von uralter Zeit her gerade dasjenige als Landesobservanz hingestellt, was das Wege-Regl. als Ausnahme aufstellt, daß nämlich nicht allein die unmittelbaren Adjacenten, sondern alle, welche in derselben Flur Acker haben, zur Wegebesserung verpflichtet seien, und daß die Wegebesserung und die Fuhren zum Bau der Brücken im Dorfe, zur Gemeinarbeit gehören, zu welcher auch die Dominien mit Fuhren contribuiren mußten. (Vergl. Stylow's Schles. Prov. Recht, S. 333.)

In diesem Sinne disponirten auch die §§. 13 und 14 Tit. 15. Thl. II. des A. L. R.

In Betreff Schlesiens sind demnächst über diesen Gegenstand folgende Bestimmungen ergangen:

a) Das Cirkulare des Schlesischen Fin. Min. d. d. Breslau v. 16. April

---

[1]) Das Setzen der Wegweiser war schon früher mehrfach angeordnet, namentlich durch das Circulare v. 22. April 1755. (Korn's Ed. Samml. Bd. 6. S. 116.)

und Glogau den 27. Juli 1788 stellte die Prinzipien bei Leistung der Kreisfuhren und Spanndienste zu Wegebauten fest. Es wurde die Wegebesserung auf Landstraßen für eine den Kreis treffende Last erachtet und bestimmt, daß:

α) alle Ausschreibungen der Kreishülfe bei Wegebauten sowohl in Rücksicht der Fuhren, als der Handdienste nach dem Feuersocietäts-Kataster, als dem billigsten Maaßstabe für die Kräfte des Interessenten geschehen solle,

β) die Dominia von der Konkurrenz zur Kreishülfe bis auf die in Besitz habenden sogenannten wüsten Hufen befreit sein[1]), dagegen ihren eigenen Straßen ohne Kreishülfe zu unterhalten haben sollten, sofern nicht etwa aus besonderen Gründen ein bisheriger Dorfweg durch Kreishülfe in eine Haupt-Landstraße verwandelt werden sollte.

(Korn's neue Schles. Ed. Samml. Bd. 2. S. 117.)

b) Das spätere Cirk. v. 15. Febr. 1789 hob die letztere Vorschrift wieder auf und bestimmte, daß:

α) die Dominia von der Konkurrenz zur Kreishülfe bei den Wegebauten gänzlich freizusprechen;

β) in Rücksicht der Fuhren die Repartition nach Maaßgabe der, mit Rücksicht auf die revidirten Steuer-Kataster angelegten Stamm-Rollen, anzufertigen;

γ) in Rücksicht der Handdienste nach der Zahl der im Kreise befindlichen Possessionen der kleinen Leute und der Beträchtlichkeit der dazu gehörigen Realitäten anzulegen, und es den Gemeinden zu überlassen, sich nach der Subrepartition der Kataster untereinander auszugleichen, wobei jede Rücksicht auf die Persönlichkeit der Betheiligten wegfallen solle, mithin auch solche Personen anzuziehen, welche, wie Weber und Wollarbeiter, von den Schanzarbeiten ausgeschlossen sind. (Korn's neue Schles. Ed. Samml., Bd. 3. S. 29.)

c) Das Cirk. v. 23. März 1789 zog wieder die Dominien in Betreff ihrer wüsten Hufen zu diesen Diensten an, und verpflichtete auch die Häusler zur Theilnahme an den Handdiensten. (a. a. O., Bd. 3. S. 33.)

d) Das Cirk. v. 22. April und 5. Mai 1794 dehnte die Verpflichtung zu den Kreis-Wegebaudiensten auch auf die sogen. Kolonien aus.

(a. a. O., Bd. 5. S. 61.)

e) Durch die Ausschließung der Dominien von der Konkurrenz zur Hülfe bei dem Kreis-Straßenbau war ihnen natürlich die Pflicht zur Reparatur der auf ihrem Terrain allein belegenen Straßen zur alleinigen Last ohne Hülfe zugefallen, und diese Last überstieg in vielen Fällen ihre Kräfte, sowie die Kräfte der in ähnlichem Falle sich befindenden Städte. Daher verordnete das Cirk. d. d. Breslau v. 7. April und Glogau v. 13. Juli 1802:

Nach dem Wege-Regl. de 1767 sind sämmtl. Dominia und Städte verbunden, die an ihren Besitzungen hinziehenden Wege, so wie die Gemeinde, als Accolae in Stand zu setzen und zu unterhalten. Hierbei hat es auch sein Verbleiben, und können sie auf keine Kreis-Hülfe Anspruch machen, da dieses eine gesellschaftliche Unterstützung ist, an der nur diejenigen Theil nehmen können, welche sie im benöthigten Falle wiedergeben. Da indessen doch Fälle eintreten können, wo Dominien und städtische Communitäten einen so großen Straßen-Antheil in Stand zu setzen haben, der ihre Kräfte gänzlich übersteigt, so soll künftig in folgender Art verfahren werden:

Wenn ein Dominium sich unvermögend erklärt, den ihm zukommenden Antheil des Weges in Stand zu setzen, so soll dieser Weg auf Kosten des Dominii, von einem Wege-Bauverständigen veranschlagt werden, wie viel Fuhren, Handdienste und baare Geld-Ausgaben erforderlich sind. Alsdann muß der Landrath gewissenhaft ausmitteln, wieviel das Dominium von diesem Bedarf tragen kann, wobei die Total-Kräfte des Dominial-Besitzers oder des Gutes zum Maaßstab genommen werden müssen, und nicht der Pferde-Stand. Zu den noch fehlenden Diensten kann Kreis-Hülfe genommen werden, jedoch müssen nach der jedesmaligen besonderen Festsetzung Unserer Kriegs- und Domainen-Kammer die Kreisdienste verhältnißmäßig bezahlt werden. Eben dieses ist bei städtischen Communitäten zu beobachten, nur das alsdann der Land- und Steuer-Rath gemeinschaftlich berichten müssen. Ihr habt Euch demnach in vorkommenden Fällen genau darnach zu achten.

(Korn's neue Ed. Samml., Bd. 8. S. 75.)

---

[1]) Das R. der K. Min. des H. und der Fin. v. 26. Okt. 1814 (Liegnitzer Amtsbl. 1814. S. 492) hat diese Bestimmung des Cirk. v. 27. Juli 1788 für ungesetzlich erklärt und außer Kraft gesetzt.

2) Zu neuen Brücken-Anlagen sind zwar in der Regel die Gutsherrschaften und Gemeinden, auf deren Grund und Boden der Weg geht, verpflichtet; allein durch die Umwandelung des Weges in eine Chaussee von Seiten des Staates, werden die Rechtsverhältnisse der bisher zum Wege- und Brückenbau Verpflichteten geändert, und die Bestimmungen des A. L. R. an die Stelle der Provinzial-Verordnungen gesetzt.

Die Gutsherrschaften und Gemeinden in Schlesien sind zu Haupt-Reparaturen an Brücken auf Chausseen nicht verpflichtet. Welche Reparatur für eine Haupt-Reparatur, im Gegensatze zu einer gewöhnlichen Reparatur zu erachten, ist eine von dem Richter zu entscheidende Rechtsfrage, keine durch Sachverständige zu beantwortende Thatfrage.

Ueber diese Grundsätze ist erkannt, auf Grund des Wege-Regl. für Schlesien v. 11. Jan. 1767, §§. 6, 7 und das Wege-Zoll-Reg. v. 26. Aug. 1789, §. 14. durch die Urtel des I. und II. Sen. des O. L. G. zu Glogau per sent v. 21. Febr. 1835 und 26. April 1836, durch die Erk. des I. und II. Sen. des O. L. G. zu Breslau und des Geh. Ob. Trib. v. 1. Juni 1832, 15. Febr. 1833 und 13. Mai 1834 und durch die Erk. des I. und II. Sen. des O. L. G. zu Breslau, v. 23. Sept. 1835 und 11. April 1837.

(Koch's Schles. Archiv Bd. 2. S. 217—263.)

3) Dem Staate ist nach Schlesischem Provinzialrechte nicht die Verbindlichkeit auferlegt, Brücken über sechs Ellen Weite zu unterhalten oder neu zu bauen. So erkannt auf Grund des Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 §. 7 durch die Erk. des I. Sen. des O. L. G. zu Breslau und des Geh. Ob. Trib. v. 11. März 1836 und v. 16. Febr. 1838, gegen das Erk. des II. Sen. des O. L. G. zu Breslau v. 30. März 1837.

(Koch's Schles. Archiv, Bd. 2. S. 264—291.)

4) Brücken sind ein Theil des Weges; wer zur Unterhaltung des Weges verpflichtet ist, muß in Ermangelung besonderer Bestimmungen auch die darauf befindlichen Brücken bauen und repariren.

Die öffentl. Wege sind entweder Hauptwege (Landstraßen) oder Kommunikations-Wege; den öffentl. Wegen stehen die Privat-Wege gegenüber, nicht die Kommunikations-Wege.

Unter den „Feld- und übrigen Wegen,“ die nach dem Schlesischen Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 von den Gemeinden allen, ohne Beihülfe der Gutsherrschaften unterhalten werden müssen, sind die zu verstehen, die nicht zu den Land- und Heerstraßen gehören, also auch die, welche lediglich zur Verbindung mehrerer Dorfschaften dienen. Mehrere zu einem Wege- und Brückenbau verpflichtete Grundeigenthümer haben keine solidarische Verpflichtung.

Die den Domainen-Fiskus vertretende Abtheilung der Reg. ist zur Klage auf Unterhaltung von Brücken und Wegen im landespolizeil. Interesse nicht berechtigt.

So erkannt in den übereinstimmenden Erk. des I. und II. Sen. des O. L. G. zu Breslau v. 6. Jan. 1837 und 18. Jan. 1838.

(Koch's Archiv Bd. 2. S. 315—339.)

5) Wege, die nicht blos zwei benachbarte Ortschaften mit einander verbinden, sondern mehrere Orte berühren, sind zu den öffentl. Wegen zu rechnen und, in Betreff der Verpflichtung zur Reparatur, wie Landstraßen zu behandeln. Abweichungen durch Verjährung erfordern qualifizirte Verjährung.

So erkannt auf Grund des Wege-Regl. für Schlesien v. 11. Jan. 1767 durch die Erk. des II. Sen. des O. L. G. zu Breslau und des Geh. Ob. Trib. v. 6. Dec. 1836 und 30. Okt. 1837. (Koch's Archiv Bd. 2. S. 341—362.)

BB. Wege-Zoll-Regl. v. 26. Aug. 1789 nebst Dekl. v. 1. März 1800. (s. unter Abthl. II., oben S. 219. ff.)

CC. K. O. v. 11. Juli 1838, betr. die Aufhebung der Chausseebaudienste in Schlesien. (s. unter Abthl. II., oben S. 227.)

DD. Die ständische Kommission zur Prüfung des Schlesischen Provinzial-Rechts, welcher auch die Prüfung des Entwurfs zur allgem. Wege-O. übertragen war, hat die Ansicht ausgesprochen, daß „in so weit von Neben- und Kommunikations-Wegen im Sinne des Entwurfs der allgem. Wege-O. die Rede sei," die darüber geltenden Vorschriften in der Schlesischen Dorf-O. v. 1. Mai 1804 enthalten seien. Allein dieser Dorf-O. ist keine Gesetzeskraft beizumessen, da sie von der Provinzial-Behörde, die auch im J. 1804 mit legislativer Gewalt nicht bekleidet war, erlassen worden. Sie kündigt sich selbst auch nur als eine Zusammenstellung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften zur Belehrung des gemeinen Landmanns an; von diesen weicht sie jedoch nicht unerheblich ab und kann daher überall hier nicht in Betracht kommen.

EE. Publikanda der Schlesischen Regierungen.

1) Publik. der Reg. zu Oppeln v. 10. April 1817, betr. die Instandsetzung und Unterhaltung der Wege.

In Bezug auf die Bestimmungen des Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 werden

1) die Landräthl. Behörden hiermit aufgefordert, die Haupt-Landstraßen und stark befahrenen Communicationswege bald zu bereisen, und die nach §. 1 und 5 fehlende Breite, besonders aber in den Dörfern, wo nicht vermeidliche Hindernisse eintreten, durch Zurückrückung der Zäune nach dem G. zu ergänzen, und die Pol. Districts-Comiss., Dominia und Orts-Behörden dafür verantwortlich zu machen, daß die Wege nicht durch Holz und andere Materialien verengt und die Zäune nicht weiter vorgerückt werden, überhaupt aber streng darauf zu halten, daß sämmtl. Zäune successive wieder hinter den Bäumen gesetzt werden, damit künftigen Verschmälerungen der Wege vorgebeugt wird, indem sonst in der Regel bei jeder Reparatur des Zaunes weiter in den Weg herein vorgegriffen wird.

2) Bestimmt der §. 6 des besagten Wege-Regl., daß außer dem Grundherrn und Scholzen, die auf die Unterhaltung der Wege zu sehen haben, in jeder Gemeinde noch 1 oder 2 der geschicktesten Gerichtsmänner auszusuchen sind, die als Aufseher über die Instandhaltung der Wege anzusehen, und von denen die Befolgung der Vorschriften des Wege-Regl. bei eigener Vertretung zu fordern sey. Insbesondere ist ihre Pflicht, dafür zu sorgen, daß durch zeitige Abhelfung der kleinen Mängel der Wege den größern vorgebeugt wird, z. B. daß das Wasser nach den Regengüssen bald abgezogen wird, daß die Geleise bei Zeiten planirt werden, damit nicht erst Löcher entstehen.

Fast in jeder Gemeinde finden sich alte oder schwache Leute, die keine schwere Arbeit verrichten können und die auch als Arme unterstützt werden.

Die Dominia und Gemeinden haben sich mit dergl. Leuten nur zu einigen, daß sie gegen eine billige Unterstützung den kleinen Mängeln der Wege zur gehörigen Zeit abhelfen, wo dann größere Mängel und Reparaturen vermieden werden.

Wir fordern hiernach sämmtl. Hrn. Landräthe und durch diese die Hrn. Polizei-Distrikts-Commissarien auf, daß sie, sobald eine Strecke Weges dieses Jahr von den dazu Verpflichteten, und wo es deren Kräfte übersteigt, durch Kreishülfe in guten vorschriftsmäßigen Stand gesetzt werden, oder wo dies schon geschehen, diese sogleich den betr. Dominien und Gemeinden, so wie den nach §. 6 des Regl. zu bestellenden Aufsehern zur ferneren guten Instandhaltung durch Aufnahme eines schriftlichen Protokolls förmlich zu übergeben, wovon Abschrift anhero einzureichen ist.

3) Endlich werden die Landräthl. Behörden wiederholt auf unsere Verf. v. 11. Mai v. J., 26. Febr. c. und auf das Publik. v. 26. Sept. 1816 Nr. 174 des hiesigen Amtsbl. aufmerksam gemacht und erwarten wir die genaue und prompte Besorgung dieser Vorschriften.

Auch haben die Hrn. Landräthe in Bezug auf das Publik. v. 3. Mai 1816 pag. 70 des Amtsbl., zu Anlegung von Chausseen durch Privat-Unternehmungen die Kreis-Einsassen aufzumuntern. (A. I. 251.—2. 149.)

2) Publik. der K. Reg. zu Reichenbach v. 7. Mai 1817, betr. die Instandsetzung der Straßen, Wege, Brücken und Baumpflanzungen.

Da zu den gewöhnlichen Reparaturen der Landstraßen und Wege unstreitig die Zeit nach der Frühjahrssaat die angemessenste ist, theils weil dann die Wege abgetrocknet sind,

die Reparaturen am besten angewendet und am füglichsten vorgenommen werden können, so werden sämmtliche Landes-Einsassen und Besitzer ländlicher Grundstücke hiesigen Reg. Dep. hiemit angewiesen, die besonders in diesem Frühjahre so äußerst nothwendige Reparatur der nicht mit Wegegeld belegten Landstraßen und Wege, nach den Festsetzungen des Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767, sogleich anfangen zu lassen, und in folgender Art zu vollführen, daß

a) die hohen Ränder des Weges und der Hügel in demselben aufgehauen, mit dem dadurch gewonnenen Erdreich die tiefsten Stellen ausgefüllt, und überhaupt die Straße dergestalt einplanirt werde, daß die Mitte wenigstens um 10 bis 12 Zoll höher als die Ränder der Straße ist;
b) daß nach Erfordern, und besonders die thon-, lehm- und fettartigen Stellen mit Kies oder Steingerölle überfahren, auch wohl vorerst mit Steinbettungen versehen;
c) die Gräben überall aufgeräumt, und der Auswurf derselben nicht, wie es gemeinhin geschieht, auf die Straße gebracht, sondern entweder sogleich fortgeschafft, oder auf die äußere Seite des Grabens, und zwar 2 Fuß davon entfernt, ausgebreitet;
d) alle mögliche Sorgfalt auf die Bepflanzung der Straße mit Bäumen und deren Erhaltung gewendet; und endlich
e) solche Anstalten getroffen werden, daß, wenn nach heftigen Regengüssen sich Wasserpfützen auf der Straße sammeln sollten, diese sofort abgelassen werden.

Die Herren Landräthe, Polizei-Distrikts-Commissarien und Wegebau-Beamten werden hiermit aufgefordert, daß diesen, dem Inhalte des Landstraßen- und Wege-Regl. entsprechenden, Vorschriften aufs pünktlichste nachgekommen werde, zu halten. Zur Erleichterung der Controlle und zur Beförderung des Zwecks wird es gereichen, wenn nach §. 6. jenes Regl. für jede Gemeinde die bestimmten Aufseher bestellt, diese, so wie insbesondere die Scholzen, für die Befolgung verantwortlich gemacht, und ihnen sowohl alle Wege ihrer Feldmark, als auch alle Brücken und Gewässer förmlich übergeben werden, wobei nur noch bemerklich gemacht wird, daß die ältern und schwächlicheren Leute in der Gemeine, die als Arme unterstützt werden, recht füglich gegen eine kleine Vergütung die anfänglich unbedeutenden Mängel auf den Wegen, zum Beispiel das Planiren der Gleise, das baldige Ableiten des Wassers nach stärkeren Regen und dergleichen, füglich verrichten und dazu angehalten werden können.

Zugleich werden die Herren Landräthe instruirt, die Wege ihres Kreises nach den Bezirken der Herren Polizei-Distrikts-Kommissarien abzutheilen, eine Nachweisung und Beschreibung davon anzufertigen und sie letzteren förmlich zu übergeben, welche alsdann gehalten sind, die Reparaturen in besondere Aufsicht zu nehmen, und jede Verbesserung in dem Verzeichniß zu bemerken, solches aber am Schluß eines jeden Jahres dem betreffenden Kreis-Landrath zu übergeben, der alsdann der unterzeichneten Reg. einen General-Wegebericht, und zwar längstens mit dem 31. Dec. jeden Jahres, zu erstatten hat.

Besonders sind die Baumpflanzungen im hiesigen Reg. Bez an den Wegen vernachlässigt, und wenn noch bemerkt worden, daß es gänzlich an den dazu erforderlichen jungen Bäumen fehlt, so wird es am schnellsten und sichersten zum Zweck führen, wenn auf passenden Stellen (z. B. auf Auenflecken in den Dörfern) kleine Baum- und namentlich Pappel-Plantagen angelegt, und in diesen die Bäume angezogen werden.

Wir können den Herren Landräthen diese Sorge nicht genug anempfehlen, und erwarten, daß sie unsern Anordnungen um so mehr genügen werden, als solche nicht allein zur Zierde, sondern auch zum Nutzen der Einwohner und Sicherheit und Bequemlichkeit des Publici gereichen.

Bei Anlage dieser Baumpflanzungen ist es aber unerläßlich, daß solche zu der Straßenbreite, welche im Landstraßen- und Wege-Regl. vorgeschrieben ist, passe, und daß dadurch nicht die Wege verengt werden. Vielleicht ist es möglich, bevor die Pflanzung der Bäume geschieht, dem einen oder dem andern Wege eine grädere Richtung oder mehr Breite zu geben. Stellen sich diesem nicht unübersteigbare Hindernisse entgegen, so ist beides vorher zu veranstalten, und müssen hierbei die Herren Polizei-Distrikts-Commissarien und die Wegebau-Beamten vorzüglich wirksam seyn.

Jede diesfällige Anzeige werden wir gern entgegen nehmen, und besonders thätige Dominien und Gemeinden auszeichnen. (A. I. 256.—2. 152.)

3) Publik. der K. Reg. zu Liegnitz v. 19. März 1818, betr. die Instandsetzung der Landstraßen.

Die Landstraßen im hiesigen Reg. Dep. sind größtentheils immer noch in schlechtem Zustande, und es sind zu deren nothdürftigen Herstellung, zur Last der Kreis-Einsassen fortwährend große Quantitäten von Hand- und Spanndiensten erforderlich.

Dies hat seinen Grund darin:

1) daß die erforderten Arbeitskräfte nicht regelmäßig gestellt, oft die zur Ableistung der gebotenen Arbeit gestellten Personen dazu nicht geeigenschaftet, oder auch mit tüchtigen Geräthschaften zur Arbeits-Ableistung nicht versehen sind;
2) daß die Reparatur nicht genug nach den Forderungen der Technik veranstaltet wird;
3) daß die hergestellten Straßenstücke demnächst nicht durch die angrenzenden Ackerbesitzer fortwährend im Stande gehalten werden, sondern deren Verschlechterung so lange nachgesehen wird, bis eine Unfahrbarkeit dargestellet ist.

Der Umfang der öffentlichen Last wird durch diese Uebelstände ungemein erweitert, und es ist gewiß dringende Noth, Einschreitung zu belieben, damit durch Straßen-Reparaturen wenigstens da eine tüchtige und dauerhafte Arbeit verschaffet werde, wo weder der Mangel an brauchbarem Straßen-Bau-Materialien, noch die physische Lage des Straßenstücks ein schwer zu überwindendes Hinderniß dieses Zwecks bereitet.

Dazu gehöret:

ad 1) daß die Herren Landräthe selbst, und durch die Herren Polizei-Distrikts-Commissarien, die regelmäßige Gestellung der Arbeiter an den Tagen, auf welche sie geboten, die angemessene Beschaffenheit der Fuhrwagen und der Bespannung, die Arbeitsfähigkeit der zu den Handarbeiten gestellten Personen, und die Beschaffenheit der Geräthe, die sie zur Arbeit mitbringen, sorgfältig controlliren, unnachsichtig, und wo es darauf ankommt, durch Ordnungsstrafe es bewerkstelligen, daß diesen Forderungen ein Genüge geschehe, und der Arbeitstag ununterbrochen unter Aufsicht stehe.

ad 2) Kann die Ober-Aufsicht des Distrikts-Landbau-Inspektors und des Wegebau-Condukteurs, und die Anleitung, die diese Beamten über die Art und Weise geben, wie die Straßen-Reparatur auszuführen, nicht ausreichen, die Bürgschaft zu leisten, daß bei der Ausführung überall den technischen Grundsätzen gemäß verfahren werde. Denn die Dienstaufträge dieser Beamten sind zu mannigfaltig. In dem Maaße können sie während der Bauzeit nicht auf allen Baustellen gegenwärtig seyn, wie es das diesfällige Bedürfniß heischt. Sie können das Detail der Straßen-Reparatur-Ausführung nicht auf allen Punkten leiten, und doch leuchtet ein, daß es dauernd einer solchen Leitung durch Sachverständige bedarf, wenn nicht eine unzweckmäßige Verwendung der Kräfte als das Ergebniß wahrgenommen werden soll.

Das haben nun zwar auch die Kreise erkannt. Sie haben zur Abwendung dieses Nachtheils auf ihre Kosten bei bedeutenderen Straßen-Reparaturen Bau-Aufseher angestellt, welche die Vollziehung der technischen Anordnungen der Bau-Beamten leiten sollten. Aber nach den oft eingelangten Anzeigen der Herren Kreis-Landräthe, waren Subjekte, welche des Wegebau-Fachs in soweit kundig, um die Anordnung des Bau-Beamten vollständig genug auffassen, und als Bau-Aufseher vollziehen zu können, in der Regel nicht anszumitteln, und so geschah es, daß man sich durch deren Anstellung einen Kostenaufwand zuführte, ohne davon die Frucht zu erzielen, die erzielt werden sollte.

Zu Abwendung dieses Uebelstandes ist unerläßlich, die Ausbildung von Personen zu veranstalten, welche so viel praktische Kenntniß vom Wegebau erlernt haben, als nothwendig ist, damit sie die Unterweisung des Bau-Beamten auf der Baustelle im ganzen Umfange begreifen, und dann mit Nutzen als Aufseher angestellt werden können ꝛc.[1]).

ad 3) Kommt es wieder darauf an, daß die Herren Landräthe und die Herren Polizei-Distrikts-Commissarien durch ihre Straßen-Bereisungen im Frühjahr und Spätherbst den Zustand der Straßenstücke untersuchen, ohne Säumniß die Reparaturen, so lange sie noch mit einem geringen Zeit- und Kraftaufwand bewerkstelligt werden können, von den dazu verpflichteten Ortschaften gemessenst aufgegeben, ihren Anordnungen den Nachdruck verschaffen, den der Zweck gebietet, und nach vollendeter Arbeit, was geschehen, und wie es geschehen, revidiren. Vernachlässigte oder unvollständige Erfüllung der Obliegenheit muß vom Kreis-Landrath dann unerbittlich geahndet werden, damit der Wille des G. lebendig bleibe, und die Hoffnung, dem G. sich ungestraft entziehen zu können, vernichtet werde. (A. II. 174.—1. 91.)

4) Publik. der K. Reg. zu Reichenbach v. 20. Aug. 1818, wegen Instandsetzung und Bepflanzung der Straßen und Wege.

Ohnerachtet der mehrmaligen, in den Amtsblättern der K. Reg. zu Breslau, 1811, St. 3, Nr. 19 und St. 30, Nr. 255, und der K. Reg. zu Liegnitz, 1811, St. 3, Nr. 13,

---

[1]) Der hier weggelassene Theil des Pubik. betrifft eine nicht mehr interessirende Anordnung wegen Ausbildung von Aufsehern bei Gelegenheit damals im Werke begriffener Wegebauten.

St. 25, Nr. 172; 1812. St. 13, Nr. 101, St. 44, Nr. 367; 1815. St. 38, Nr. 258, wegen Instandsetzung der Landstraßen und Wege und deren Bepflanzung mit Bäumen enthaltenen Verf., die wir im 21. St. unseres vorjährigen Amtsblattes unter Nr. 130. erneuerten, haben wir doch die Erfahrung machen müssen, daß in mehreren Kreisen des hiesigen Reg. Dep. an eine dauerhafte Instandsetzung solcher Straßen, die nicht in die Klasse der Dammstraßen gehören, noch wenig gedacht, oder aber dasjenige, was auch geschieht, unzulänglich und ohne die dabei nöthige Umsicht ins Werk gesetzt wird. Besonders ist die Bepflanzung der Straßen noch sehr zurück geblieben.

Wir finden uns daher veranlaßt, folgendes erneuert zu verordnen:

An den nicht in die Klasse der wegegeldpflichtigen Dammstraßen gehörigen Hauptwegen soll

1) nach der jeden Jahres vorgewesenen Erndte und Herbstsaat, und künftig auch im Frühjahre, durch die betreffenden Dominien und Gemeinden eine allgemeine Reparatur vorgenommen, und diesemnach

a) die kleinen Krümmungen derselben möglichst weggeschafft;

b) denselben, wo es angeht, innerhalb der Gräben eine Breite von 3 oder mindestens $2\frac{1}{2}$ Ruthen geben;

c) sämmtliche Gräben geöffnet, der Auswurf der Gräben aber nicht auf die Straße gebracht, auch nicht zu nahe am äußern Rande der Gräben aufgehäuft, sondern dünn auf den anliegenden Grundstücken ausgebreitet;

d) alle tiefen Stellen der Straßen sowohl als andere morastige Stellen mit Kies überschüttet, nicht minder alle einzeln liegenden losen Steine abgelesen, zerschlagen und zur Ausfüllung der Löcher verwendet; und endlich

e) der Straßenkrone eine sanfte Wölbung gegeben werden.

Wir verweisen hierbei auf die Vorschriften, welche im Landstraßen- und Wege-Regl. v. 11. Jan. 1767 §. 10. ausführlich ertheilt worden sind.

Diese Reparaturen sollen

2) von den Herren Distrikts-Polizei-Commissarien und Polizei-Schulzen, unter der Oberaufsicht der Herren Kreis-Landräthe, geleitet und die specielle Aufsicht zweien Gerichtsmännern aus der betreffenden Gemeinde übertragen werden. In dem Falle, daß Straßenanlegungen oder Hauptreparaturen nöthig werden, sind die Wegebau-Conducteurs aufzufordern, die nöthige Anleitung an Ort und Stelle zu ertheilen.

3) Die Straßenbrücken müssen in ihren Stirnhäuptern, Jochen, Gebälken, Belaghölzern und Geländern bei dieser Gelegenheit genau untersucht und deren etwa nöthige Ausbesserung sofort veranstaltet; auch

4) die hie und da an den Scheidewegen fehlenden Wegeweiser, so wie die Orts- und Kreisnamentafeln an den Enden der Dörfer ohne Zeitverlust errichtet werden.

Ganz vorzüglich aber bringen wir

5) die Bepflanzung der Straßen mit Bäumen wiederholentlich in Erinnerung, und wollen, daß folgende Vorschriften genau in Ausführung gebracht werden, nämlich:

a) Bei Straßen von 3 und $2\frac{1}{2}$ Ruthen Breite sind die Bäume innerhalb der Gräben auf den Rand der Straße, $1\frac{1}{2}$ Fuß von demselben entfernt, in gleichen Entfernungen von 2 Ruthen zu setzen. Bei einer geringeren Breite der Straße müssen sie auf den äußern Rand des Grabens zu stehen kommen, was jedoch möglichst zu vermeiden ist.

b) Die Baumlöcher müssen einige Zeit der freien Luft ausgesetzt, in selbige etwas guter Boden gebracht, die Bäume beim Verpflanzen eingeschlämmt, bis zur Einwurzelung oft begossen und die wilden Schößlinge abgebrochen werden.

c) Zur Bepflanzung sind vorzüglich Pyramiden-, Schwarz- und Zitterpappeln, Ahorn und Ebreschen zu wählen, Linden und solche Bäume aber, welche große Kronen bekommen, so wie die noch zu jungen Pflänzlinge zu vermeiden.

d) Müssen, außer den Pyramiden-Pappeln, alle übrigen Sorten Bäume wenigstens 9—10 Fuß von der Erde hoch, aller Aeste beraubt werden, damit sie den freien Luftzug nicht hindern.

e) In der Nähe der Dörfer oder in denselben, sind nicht nur Obstbäume, besonders Kirsch- und Pflaumenbäume zulässig, sondern wir werden es vorzüglich gern sehen, wenn auch bei dieser Gelegenheit die Obst-Baum-Zucht in Aufnahme gebracht wird. Nur ist hierbei vorzüglich auf hochstämmige Bäume zu sehen.

Ist solchergestalt

f) die Pflanzung zu Stande gebracht, so ist selbige der Orts-Polizei-Behörde förmlich zu übergeben, und solche zu verpflichten, genaue Aufsicht darüber zu führen und eingegangene Pflänzlinge sogleich durch neue ersetzen zu lassen. ꝛc.

(A. II. 875.—3. 118.)

B. Das Markgrafthum Ober-Lausitz betreffend.

Ueber die Verpflichtung zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen und Wege in dem Markgrafthum Ober-Lausitz finden sich bereits zahlreiche Vorschriften in älteren Verordnungen[1]). Ferner sind für den genannten Landestheil dergl. Vorschriften erlassen worden in dem Reskript Königs Friedrich August III. v. 16. März 1763 nebst Ober-Amts-Patent v. 25. April 1763[2]), und in den Ober-Amts-Patenten v. 19. April 1764[3]) und v. 28. Febr. 1766[4]).

Als die Hauptquelle für die in Rede stehende Rechtsmaterie ist indeß für die Ober-Lausitz, wie für die Nieder-Lausitz, und die übrigen, vormals Sächsischen Landestheile, das Kursächsische Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781[5]) zu erachten, welches in der Ober-Lausitz mittelst Ober-Amts-Patents v. 7. Aug. 1781[6]) publicirt worden ist. Das Reskript v. 6. Juli 1782 an das Oberamt zu Budissin[7]) überträgt der Kurfürstl. Landeshauptmannschaft fernerweit die Direktion des Straßenbaues im Markgrafthum Ober-Lausitz und ertheilt hierzu eine besondere Instruktion, wodurch die genaue Beobachtung und Durchführung des Straßenbau-Mandats v. 28. April 1781 vorgeschrieben wird.

Die Frage, ob dies Mandat noch fortdauernde Gültigkeit habe, ist indeß kontrovers. (Vergleiche darüber das Nähere sub IV. bei der Provinz Sachsen.)

Das Königliche Ministerium der Fin. hat bei der Bearbeitung der allgemeinen Wege-Ordnung in Betreff der Verpflichtung zur Unterhaltung der Landstraßen in der Ober-Lausitz angenommen, daß solche der Regel nach nicht dem Fiskus sondern den Adjacenten obliege.

Dasselbe führt in dieser Beziehung im Wesentlichen Folgendes aus:

Die in Wege-Angelegenheiten für die Ober-Lausitz seit dem Anfange des vorigen Jahrhunderts bis in das jetzige hinein publicirten zahlreichen Patenten und Verordnungen den Wegebau betreffend, sind meist unbefolgt geblieben; selbst das Wegebau-Mandat v. 28. April 1781 kam nicht zur Ausführung. Dies Mandat sollte in der bestehenden Verfassung hinsichtlich des Wegebaues und der Verpflichtung zu demselben nichts ändern, sondern es bestimmt im §. 9. ausdrücklich, daß es in Ansehung der Obliegenheit die Straßen zu bauen und zu unterhalten bei der bisherigen Observanz ferner sein Bewenden behalten solle.

Es kommt also darauf an, was bei Publication des Mandats verfassungsmäßig war? Dem von den Provinzial-Gesetzen, namentlich von dem Patente v. 19. April 1764 anerkannten Herkommen gemäß, waren die Straßen und Wege in der Ober-Lausitz getheilt:

a) in solche, welche zollbar waren (hohe und zollbare Straßen, Landesstraßen, Kommerzialstraßen),
b) in solche, welche nicht unter Zoll gestellt waren (Nebenstraßen, Holz-, Dorf-, Nachbar-Wege).
(Pat. v. 19. April 1764. §§. 1. 5. 7.)

---

[1]) Dergl. Verordnungen sind insbesondere die Oberamts-Patente v. 8. Aug. 1673, v. 7. Juli 1685, v. 17. Dec. 1694, v. 27. Juni 1696, v. 4. Mai 1701, v. 18. Mai 1703, v. 10. Aug. 1705, v. 29. Jan. 1715, v. 23. Nov. 1718 und v. 16. April 1722 (vergl. diese V. in der Kollektion derer den Statum des Markgrafthums Ober-Lausitz in Justiz-, Polizei- rc. und anderen die Landesverfassung betr. Sachen, bestehend in Königl. und Kurfürstl. Decisionen, Deklarationen, Mandaten, Reskripten, Verordnungen rc. rc. Budissin 4. Theile und 2 Nachtrags-Bände, Thl. I. S. 500—514. 517.)

[2]) Vergl. in dem alleg. Kollektions-Werke, Bd. 3. Abthl. II. Tit. 3. S. 199—203.

[3]) a. a. O., S. 203—206.

[4]) a. a. O., S. 207—208.

[5]) Vergl. dasselbe sub IV. bei der Provinz Sachsen.

[6]) Vergl. in dem allegirten Kollektions-Werke, Bd. 3. S. 209. und im Codex Augusteus, Cont II. Pars III. pag. 658.

[7]) Vergl. im Codex Aug., a. a. O.

Die ersteren unterhielten die mit Wegegeldern beliehenen Sechsstädte Budissin, Camenz, Löbau, Görlitz, Zittau, Lauban, soweit ihre Gebiete reichten, ferner die Standesherrschaften Königsbrück und Muskau, und das landesherrliche Aerar, soweit es auf demselben Wegegeld erhob, unter Theilnahme der Adjacenten mittelst Hebung der Gräben. Die Wege der zweiten Klasse unterhielten ohne Unterschied die Adjacenten.

Nach Theilung der Ober-Lausitz hätte der Fiskus dieser bestehenden Verfassung gemäß nur zu unterhalten gehabt:

1) die Straße von Bautzen über Hoyerswerda auf Cottbus, innerhalb der Grenzen der Ober-Lausitz. Sie ist jetzt als Staatsstraße ausgebauet und wird vom Fiskus ohne Heranziehung der Adjacenten unterhalten, scheidet also deshalb hier ganz aus.
2) Die Strecke vom Kirchhofe bei Markliſsa bis zur Schlagschenke in der Richtung auf Görlitz in einer Ausdehnung von 982 Ruthen.
3) Die halbe Brücke über den Pulsnitz-Fluß bei Ortrand.

Die Unterhaltung ad 2 und 3 durch den Fiskus liegt demselben lediglich in Folge der Hebung von Wege- und Brückengeldern ob, die allein die fiskalische Verpflichtung begründen, aber seit geraumer Zeit eingestellt worden sind.

Der Fiskus entledigte sich jener Verpflichtung durch Verwendung der Wegegeld-Einnahmen und der sogenannten Adjut-Gelder[1]).

Seit der Preuß. Besitznahme unterhielt der Fiskus die Straßen, ohne auf den verfassungsmäßigen Unterschied rücksichtlich der Bezollung Rücksicht zu nehmen, zog die Adjut-Gelder mit den Staatssteuern ein, und baute mit großen Kosten Chausseen. Erst im Jahre 1840, in Veranlassung einer Beschwerde der Standesherrschaft Muskau, wurde die Verwaltung wieder auf den richtigen Weg geführt, indem sie die Behauptungen, als seien die Adjacenten in der Ober-Lausitz nicht verpflichtet, die Landstraßen zu bauen, zurückweist und sie zu jener Pflicht anhält. Zur Zeit erhebt der Fiskus in der Ober-Lausitz, mit Ausnahme von Chausseen, welche aus Staatsmitteln erhalten werden, nirgends ein Wegegeld, und hierauf kommt es allein an, nicht aber auf eine Unterscheidung zwischen Landstraßen und Nachbar- oder Kommunikations-Wegen.

VI.

Die Provinz Posen.

Die jetzige Provinz Posen ist erst im Jahre 1815 (Patent v. 15. Mai 1815, G. S. 1815. S. 45.) gebildet worden, als die an Preußen zurückgefallenen Theile des Herzogthums Warschau in Besitz genommen wurden. Preußen erwarb nämlich schon durch den Vertrag v. 18. Sept. 1773 von der Krone Polen, außer anderen Landestheilen, einen Distrikt von Groß-Polen bis an die Netze, der mit Westpreußen vereiniget wurde, welches nunmehr aus dem eigentlichen Westpreußen und aus dem Netzdistrikte (den vier Kreisen Bromberg, Inowraclaw, Camin und Krone) bestand. Durch den Cessionsvertrag v. 25. Sept. 1793 wurde an Preußen außerdem derjenige Theil Polens abgetreten, aus welchem die Provinz Südpreußen gebildet wurde, welcher indeß durch den Tilsiter Frieden gänzlich verloren ging, und nebst dem gleichfalls hierdurch von Preußen abgetretenen Theile des Netzdistrikts, nämlich den Kreisen Bromberg und Inowraclaw, und der Hälfte der Kreise Deutsch-Krone und Camin, zum Herzogthum Warschau geschlagen wurde. In Folge des Pariser Friedens und der Wiener-Kongreß-Verhandlungen fiel nur ein Theil des ehemaligen Südpreußens (der größere Theil des Posener Kammer-Departements und ein Theil des Kalischer Kammer-Departements), nebst dem vormaligen Netzdistrikte, an Preußen zurück.

---

[1]) Die Adjut-Gelder sind eine von den früheren Ständen bewilligte jährliche Abgabe, die mit den Staatssteuern eingezogen wird, und deren Bewilligung zum Zwecke der Unterhaltung der zollbaren Straßen erfolgt ist, da die Zolleinnahmen nicht ausreichten, wogegen der Landesherr der Befugniß entsagte, die Leistung von Hand- und Spanndiensten zu fordern.

Diese Landestheile sollten (nach dem Patent v. 15. Mai 1815), unter Beifügung der auch nach dem Kriege von 1806 und 1807 bei Preußen verbliebenen Theile der Westpreuß. Kreise Deutsch-Krone und Camin, die Provinz Posen bilden, und (nach der V. v. 30. April 1815, G. S. 1815. S. 95.) in die beiden Reg. Bez. Posen und Bromberg zerfallen. Von der Verbindung der Westpreuß. Kreise Deutsch-Krone und Camin mit der Provinz Posen wurde indeß späterhin Abstand genommen, und durch die K. O. v. 31. Jan. 1816 eine etwas veränderte Kreiseintheilung und zweckmäßigere Grenzregulirung zwischen Westpreußen und Posen verordnet[1]).

Hiernach findet in Betreff der einzelnen Landestheile der jetzigen Provinz Posen bezüglich des Wechsels der Gesetzgebung und hinsichts der Provinzialrechte ein Unterschied statt, indem die Provinz aus dreierlei verschiedenen Bestandtheilen zusammengesetzt ist, nämlich:

1) den Theilen, welche früher zu Südpreußen gehörten,

2) dem jetzt mit der Provinz vereinigten Theile von Westpreußen (dem Netzdistrikte), welcher 1807 zu dem Herzogthum Warschau geschlagen war, und

3) denjenigen Ortschaften, welche erst in Folge der zweckmäßigeren Regulirung der Bezirke Westpreußen und Posen (seit dem Jahre 1818) von Westpreußen zu Posen gekommen sind[2]).

A. Die Landestheile, welche früher zu Südpreußen gehörten, betreffend.

In diesem Theile der Provinz wurden durch das Ed. v. 28. März 1794 (N. C. C. Tom. IX. pag. 2097. Nr. 33. de 1794, Rabe's Samml. Bd. 2. S. 608.) die vorgefundenen polnischen Gesetze, Konstitutionen und Gewohnheiten, soweit solche privatrechtliche materielle Bestimmungen enthielten, vorläufig bis zur Publikation des Prov. Gesetzbuchs beibehalten. Durch die Dekl. v. 30. April 1797 (N. C. C. Tom. X. No. 36. de 1797, Rabe's Samml. Bd. 4. S. 104.) wurden indeß v. 1. Sept. 1797 ab sämmtliche polnische Gesetze, mit einigen hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmen, außer Kraft gesetzt und das A. L. R. als Gesetz eingeführt. Nach der Vereinigung dieser Landestheile mit dem Herzogthum Warschau wurden alle früheren Gesetze und Quellen des Provinzialrechts durch das transitorische G. v. 10. Okt. 1809 (Laube's G. S. Bd. 2. S. 53.) aufgehoben, nachdem vom 1. Mai 1808 ab der Code Napoléon als allgemein geltendes Gesetz eingeführt worden war. Nach dem §. 1. des Patents v. 9. Nov. 1816. (G. S. 1816. S. 225.) erhielt jedoch vom 1. März 1817 ab das A. L. R. in diesen Landestheilen wieder volle Gesetzeskraft, und in den §§. 2. und 5. a. a. O. wurde verordnet, daß die früher bestandenen besonderen Rechte und Gewohnheiten, insofern sie unter der vorigen Regierung aufgehoben und abgeschafft worden, auch ferner nicht mehr zur Anwendung kommen sollten. Demzufolge haben die Gerichtsbehörden der Provinz stets angenommen, daß nur bei solchen Rechtsbestimmungen, welche der Code nicht berührt, oder bei welchen derselbe sich auf Lokal-Gewohnheiten und Verordnungen beruft, auf die älteren Gesetze zurückzugehen sei, und daß diese daher insoweit auch jetzt nicht für aufgehoben zu erachten seien.

Der Code Napoléon enthält nun in Betreff der Wege keine weitern Vorschriften, als die Bestimmung im Art. 538, daß alle auf Kosten des

---

[1]) Vergl. das Nähere hierüber in Starke's Beiträgen zur Kenntniß der Gerichtsverfassung, Bd. 2. S. 171—172.

[2]) Vergl. das Verzeichniß dieser Ortschaften bei Starke a. a. O., S. 175. Note 22.

Staats zu unterhaltende Wege, Landstraßen, Straßen und Gassen für Staatseigenthum zu erachten seien, und die Bestimmung im Art. 650, daß Straßenbau und Straßenbesserung zu den zum gemeinen Besten gesetzlich angeordneten Servituten gehören, worüber in besonderen Verordnungen bestimmt worden.

Mit Rücksicht hierauf ist nun die Frage entstanden, ob und welche die Wege betreffende Provinzialgesetze für die in Rede stehenden Landestheile ergangen und ob solche noch gegenwärtig als in Gültigkeit stehend anzusehen, oder ob lediglich die betreffenden Vorschriften des A. L. R. maaßgebend sind?

Man hat behauptet, daß ältere polnische Konstitutionen und ein Beschluß der polnischen Schatz-Kommission in Beziehung auf den Wegebau in den fraglichen Landestheilen einem von den landrechtlichen Grundsätzen abweichenden Rechtszustand ausgebildet hätten.

Hierüber ist historisch Folgendes zu bemerken.

Im J. 1793 verlangte das Südpreuß. Fin. Depart. von der Kammer zu Posen Auskunft über die in Südpreußen rücksichtlich des Wegebaues zur Anwendung kommenden Vorschriften. Die letztere gab an, daß

a) nach einer polnischen Konstitution vom Jahre 1764 die adligen Gutsbesitzer die auf ihren Gütern befindlichen Straßen und Brücken auf ihre Kosten unterhalten müßten,

b) dies Gesetz analog auch auf die Starostie-Besitze und Immediat-Städte angewendet worden sei,

c) der Reichstag es i. J. 1790 der Civil-Kommission zur Pflicht gemacht habe, auf den Grund jenes Gesetzes den Straßenbau zu betreiben,

d) jene Kommission zu dem Ende Verfügungen erlassen und angeordnet habe, daß der Grundherr, welcher die auf seinem Territorium befindlichen Wege und Brücken nicht gehörig bessern, in 500 poln. Gulden Strafe genommen und die Wege mit Weiden bepflanzt werden sollten,

e) den Dominien nach Umständen nachbarliche Hülfe zu gewähren sei,

daß aber diese Vorschriften wegen Mangels executiver Gewalt größtentheils nicht zur Ausführung gekommen seien.

Im J. 1797 verfügte hierauf das Südpreuß. Fin. Depart., daß, so lange ein Wege-Regl. für Südpreußen nicht vorhanden sei, es bei der bisherigen Verfassung bewenden müsse, und daß demgemäß mit Rücksicht auf den Inhalt der Konstitution v. 1764 die Grundherrschaften verbunden seien, innerhalb ihrer Territorien die Landstraßen auf eigene Kosten zu unterhalten, wobei es von dem Inhalte etwa bestehender Verträge abhängig sei, ob ihnen dabei von den Unterthanen Hand- und Spanndienste unentgeltlich oder gegen Bezahlung zu gewähren.

Unterm 26. April 1798 verfügte das Fin. Depart., daß auch die Städte verbunden sein sollten, außer den städtischen Territorien gleich den übrigen Ortschaften bei den Wegebesserungen Fuhren und Handdienste zu leisten, in sofern sie wegen ihres Ackerbesitzes Vorspannfuhren zu leisten hätten. Späterhin wurde indeß diese Bestimmung zurückgenommen.

In dieser Verfassung kam der Landestheil im J. 1807 an das Herzogthum Warschau und es wurde unterm 29. Sept. 1807 bestimmt, daß die Instandsetzung der Wege nach den zur Zeit der Preuß. Verw. bestandenen Grundsätzen erfolgen sollte, und diese wurden auch nach Auflösung des Herzogthums mit Rücksicht auf den Mangel entsprechender Bestimmungen im Code Napoléon als die leitenden bezeichnet.

Inzwischen hatte sich seit der Okkupation des Landestheiles im Jahre 1793 der Grundsatz ausgebildet, daß — wo nicht die Erhebung von Wege- und Brückengeld eintrete, in welchem Falle der Berechtigte ausschließlich zur Unterhal-

tung verpflichtet sei, — die Dominien die zum Wegebau erforderlichen Materialien und baaren Geldmittel, die Unterthanen aber die Hand- und Spanndienste zu gewähren hätten. In dringenden Fällen wurde Kreishülfe und selbst Zuschuß aus der Staats-Kasse gegeben.

Hiernach wurde fortgesetzt verfahren, und von dem Ob. Präs. unterm 26. März 1834 ohne höhere Genehmigung eine vorläufige Anweisung für die Bezirkswoyt-Aemter im Großherzogthum Posen hinsichts der Unterhaltung der Wege, Dämme und Brücken erlassen, welche eine Zusammenstellung des angeblich bestehenden Provinzial-Wegerechts bezweckte. Diese Anweisung diente zur Norm des Verfahrens bis in einem Prozesse des Magistrats zu Posen wider den Fiskus ein Urtel des Geh. Ob. Trib. (v. 17. Febr. 1837) erging, in dessen Gründen ausgeführt wurde, daß zwar die polnischen Konstitutionen von 1576 und 1764 und der Reichstagsschluß von 1790 in der Provinz Posen die Verpflichtung, alle Wege und Brücken ohne Unterschied zu unterhalten den anliegenden Gutsbesitzern auflegten, ihre Gesetzeskraft und Anwendbarkeit aber durch die Dekl. v. 30. April 1797 zum Publ. Pat. v. 28. März 1794 gänzlich aufgehoben worden, deshalb aber in Bezug auf das Wegebauwesen der Provinz Posen nur das A. L. R. zur Anwendung kommen könne.

Diese Grundsätze hat das Geh. Ob. Trib. demnächst aufrecht erhalten in dem Erk. v. 5. Juni 1841, welches annimmt, daß die polnischen Konstitutionen vom Jahre 1576 und 1764, sowie der Reichsschluß vom Jahre 1790, welche die Pflicht zur Unterhaltung der Wege, Dämme und Brücken den Dominien auflegen, ihre Geltung für das jetzige Großherzogthum Posen seit dem 1. Sept. 1797 verloren haben. (Entsch. des Ob. Trib. Bd. 7 S. 54 ff.)

Die Gründe dieser Entsch. gehen davon aus, daß nach §. 1 des Pat. v. 9. Nov. 1816 (G. S. 1816 S. 225) das A. L. R. v. 1. März 1817 an für das Großherzogthum Posen von Neuem in Kraft treten solle, und daß nach §. 2 a. a. O. nur die unter der vorigen Reg. aufgehobenen und abgeschafften besonderen Rechte und Gewohnheiten fernerhin nicht mehr zur Anwendung kommen sollten, wogegen hinsichts der nicht aufgehobenen und abgeschafften eine Bestimmung nicht erlassen, mithin davon auszugehen sei, daß nach §. 2 der Einl. zum A. L. R. besondere Provinzialverordnungen durch die landesherrliche Bestätigung die Kraft der Gesetze erhalten, weshalb auch im Großherzogthum Posen da, wo das A. L. R. bei einzelnen Rechtsmaterien ausdrücklich auf Provinzialrechte verweist, diese vorzugsweise zur Anwendung kommen müßten. Dies geschehe im A. L. R. II. 15 §§. 15 u. 74 hinsichtlich der Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Wege und Brücken über Privatflüsse. Indeß sei nicht anzunehmen, daß die erwähnten polnischen G. bei Wiedereinführung des A. L. R. im Großherzogthum Posen noch als Provinzialrecht bestanden hätten. Dies erhelle aus dem Eingange zur Dekl. v. 30. April 1797 und deren §§. 11 u. 12, welcher letztere ausdrücklich verordnet, daß in Betreff der in den §§. 1 bis 10 nicht ausgenommenen Rechts-Materien v. 1. Sept. 1797 an nur die Vorschriften des A. L. R. darin zur Richtschnur dienen sollen und daher keine Beziehung auf ältere Gesetze, Statuten und Konstitutionen stattfinde. Da nun die Bestimmungen wegen der Verpflichtung zur Unterhaltung der Wege nicht zu den in den §§. 1 bis 10 der Dekl. aufgeführten Ausnahmen gehörten, so folge hieraus, daß rücksichtlich dieser Rechtsmaterie nur die Vorschriften des A. L. R. seit dem 1. Sept. 1797 Geltung hätten und auf die altpolnischen G. nicht zurückgegangen werden dürfe, wobei noch bemerkt wird, daß die bisherigen abweichenden Ansichten und Verf. der Verwaltungsbehörden auf die rechtliche Sachlage keinen Einfluß haben könnten.

Zu bemerken bleibt hier übrigens noch, daß sich nachweisen läßt, daß die altpolnischen Konstitutionen und G. die daraus gefolgerte Verpflichtung der Adjacenten zur Wegeunterhaltung überhaupt gar nicht festgestellt haben.

Den Reichstagsbeschluß von 1790 betr., so kann derselbe gar nicht in Betracht kommen, da der Konföderations-Reichstag von Targowicz v. J. 1792 alle Beschlüsse des Reichstages von 1790 u. 91 annullirt hat und jener Beschluß niemals in Wirksamkeit getreten, wie er denn auch in der Trebitzkischen Sammlung nicht abgedruckt ist. Allein auch die Konstitutionen von 1526 und 1764, sowie die gleichfalls für den erwähnten Grundsatz noch angezogenen Konstitutionen von 1726 und 1768 sprechen denselben keinesweges aus. Die Konstitution von 1526 hat nur den Zweck einem bestehenden Unfug zu begegnen, wonach die Grundbesitzer die Wege verlegten, um von den Reisenden Abgaben zu erpressen. Sie sollen die öffentl. Landstraßen hergeben und dieselben weder verbieten noch untersagen. Das Wort: »hergeben« drückt aber nicht die Verbindlichkeit aus, neue Landstraßen anzulegen; jedenfalls aber disponirt es nichts rücksichtlich der Unterhaltung.

Die Konstitution von 1726 behandelt gleichfalls nur die Erpressungen von Zöllen und Kommunikationsabgaben und erwähnt der Wegeunterhaltung gar nicht.

Die Konstitution von 1764 hat es nach ihrem Rubrum und Eingang nur mit der Festsetzung eines allgemeinen Zolles (Kommunikations-Abgabe) zu thun und schreibt nur vor, daß solche Eigenthümer und Pächter, (nämlich die Zoll-Pächter) die ein Wegegeld erheben, die betr. Wegestrecke unterhalten müssen, wie dies auch im A. L. R. II. 15 §. 138 angeordnet ist.

Endlich die Konstitution von 1768 anlangend, so bezweckt dieselbe lediglich eine Emendation der von 1764 in Betreff der Brücken und es wird darin der Wege und Landstraßen gar nicht erwähnt.

Hiernach rechtfertiget sich also die Entsch. des Geh. Ob. Trib. auch abgesehen von der Frage über die Gültigkeit der erwähnten polnischen G., und es ist nur noch zu bemerken, daß zur Zeit der polnischen Herrschaft gar keine G. über die Unterhaltung solcher Straßen und Wege bestanden haben, auf denen Kommunikationsabgaben oder Zoll nicht erhoben wurden; es wurde für den Wegebau überhaupt nichts gethan, wie die Klagen über den schlechten Zustand der Wege in jenem Landestheile schließen lassen, in welchem jedes fortzukommen suchte, so gut es gehen wollte.

Die Auslegung jener Konstitutionen, welche seit dem Jahre 1793 dahin stattgefunden hat,

> daß die Dominien zum Wegebau Materialien und baare Mittel, die Hintersassen die Hand- und Spanndienste leisten müssen,

oder, wie von der Majorität des Posenschen Prov. Landtags (in welcher sich sämmtl. Abgeordnete der Ritterschaft befunden haben) irrthümlich behauptet worden,

> daß die Unterhaltungslast, mit geringen Unterstützungen Seitens der Dominien, den Stadt- und Landgemeinden obliege,

hat ein provinzielles Herkommen (Observanz) keinesweges bilden können. Denn es würde sich nicht auf einen von den G. unentschieden gelassenen Gegenstand beziehen, da das A. L. R. II. 15 die betr. Vorschriften ertheilt; und deshalb würde ein solches Herkommen, da es einem Provinzialgesetze nicht einverleibt ist, keine gesetzliche Kraft besitzen. (§. 7 das Publ. Pat. v. 5. Febr. 1794, §§. 3, 4 u. 60 Einl. zum A. L. R.) Es hatte sich aber

auch bis zur Publikation des A. L. R. nicht ausbilden können und das letztere fand eine solche Observanz als eine anerkannt bestehende keinesweges vor.

B. Die Landestheile, welche dem jetzt mit der Provinz Posen vereinigten Theile von Westpreußen (dem Netzdistrikte), welcher 1807 zum Herzogthum Warschau zugeschlagen war, angehören, betreffend.

Für diese Landestheile [1]) gilt auch jetzt noch das Wege-Regl. v. 4. Mai 1796 für Westpreußen und den Netzdistrikt [2]). Dies hat der Plenarbeschl. des Geh. Ob. Trib. v. 7. Febr. 1848 [3]) gegen eine frühere abweichende Entsch. des II. Sen. v. 5. Aug. 1842 angenommen, und ist hierbei auch in späteren Entsch. verblieben.

C. Die Landestheile, welche erst seit dem Jahre 1818 von Westpreußen zu Posen geschlagen worden, betreffend [4]). Für diese Landestheile gilt unzweifelhaft das Wege-Regl. v. 4. Mai 1796 für Westpreußen und den Netzdistrikt. (s. oben S. 512.)

VII.

Provinz Westphalen.

I. Die jetzige, durch die V. v. 30. April 1815 (G. S. 1815 S. 95) gebildete Provinz Westphalen besteht aus sehr vielen verschiedenen Landestheilen, welche von dem Preuß. Staate zu sehr verschiedenen Zeiten erworben worden sind [5]). Deshalb ist auch die das Wegewesen betr. provinzielle Gesetzgebung für diese Provinz eine sehr verschiedenartige.

Die in den Jahren 1834 bis 1836 niedergesetzt gewesene ständische Kommission für die Berathung der allgemeinen Wege-Ordnung hat in ihrer Verhandlung v. 29. April 1836 bemerkt, daß die einzelnen, noch jetzt gültigen Bestimmungen der älteren G. über das Wegewesen der Provinz nicht mit Zuverlässigkeit zusammen zu stellen seien. Sie hat daher, ohne sich materiell auf deren Inhalt einzulassen, nur ein »Verzeichniß von Westphälischen Provinzial-Gesetzen über den Bau und Gebrauch der Wege« aufgestellt.

Die dem K. Staats-Min. mit Bezug hierauf unter Vorlegung des Entwurfs der allgemeinen Wege-Ordnung überreichte Denkschrift des K. Fin. Min. v. 31. Dec. 1842 spricht sich im Allgemeinen dahin aus:

Es sind Bedenken darüber angeregt, ob und in wie weit in der Provinz Westphalen die früheren gesetzl. Vorschriften über den Wegebau fortbestanden haben oder inzwischen in Folge eingetretenen öfteren Wechsels der Reg. in den verschiedenen Landestheilen und den damit theilweise verbundenen Abänderungen des bestehenden Zustandes aufgehoben worden sind, über welche Frage widersprechende richterliche Entsch. ergangen, wie dies auch der Fall ist in Betreff der wichtigsten Bestimmungen der bestehenden V., so daß sich in dieser Beziehung eine konstante gerichtliche Praxis nicht ausgebildet hat. Gerade in Westphalen ist die Zahl dieser V. sehr groß und es hat sich eine Verwaltungs-Praxis gebildet, welche die Frage: was provinziellen Rechtes ist, sehr erschwert, indem V. und einzelne Bestimmungen particularer oder allgemeiner G. nach Maaßgabe ihrer anscheinenden praktischen Brauchbarkeit in Anwendung gesetzt und erhalten wurden, die unbedenklich für den betr. Landestheil für nicht publicirt oder für aufgehoben zu erachten gewesen wären.

Die einzelnen Bestandtheile der Provinz, insoweit für dieselben besondere provinzielle V. über das Wegewesen ergangen sind, betr., so sind folgende Landestheile in dieser Beziehung zu unterscheiden:

---

[1]) Vergl. darüber, welche Landestheile dies sind, die Note 1, oben S. 520.

[2]) Vergl. dasselbe oben S. 512 ff.

[3]) Vergl. denselben oben S. 520.

[4]) Vergl. das Verzeichniß der betr. Ortschaften in Starke's Beiträgen zur Kenntniß der Gerichtsverf., Bd. 2 S. 175 Note 22.

[5]) Vergl. das Nähere hierüber in Starke's Beiträgen zur Kenntniß der bestehenden Gerichtsverfassung, Bd. 3. S. 329 ff.

A. Das Fürstenthum Münster[1]).

Vergl. die Zusammenstellung der bischöflich Münsterschen Ed. über Wege im Hochstifte Münster, in der Jurist. Zeitung Jahrg. 1832 S. 514 ff.

1) Landtags-Abschied von Verbesserung der gemeinen Wege und Straßen v. 23. Mai 1613.

(Schlüter's Prov. Recht der Provinz Westphalen, Bd. 1 S. 167. Nr. 4.)

Es wird im Allgemeinen die Reparation der Wege im ganzen Stift Münster anbefohlen und vorgeschrieben, daß bei entstehendem Streite über die Verpflichtung dazu im summarischen Verfahren hierüber entschieden und alsdann durch die in diesem für verbunden Erachteten, vorbehaltlich des ordentlichen Rechtsweges, die Reparatur bewirkt werden solle.

2) Ed. v. 18. Juni 1651 wegen Reparation der Wege.

(Schlüter a. a. O., S. 168 Nr. 5.)

Dies Ed. wiederholt dieselben Bestimmungen mit dem Beifügen, daß wenn in einzelnen Fällen gar nicht zu ermitteln sei, wem die Verpflichtung obliege, die Städte, Weichbilde und Kirchspiele der schadhaften Wege anzuhalten, durch gemeine Mittel dasjenige, was zur Instandesetzung nöthig, beizutragen.

3) Ed. v. 20. Juni 1659, betr. die Wegebesserung und Abwässerung.

Von Gottes Gnaden Wir Christoff Bernardt, Bischof zu Münster rc. Thun kund rc., was gestalt eine zeitlang die gemeine Landstraßen und Wege in diesem Unsern Stift und Fürstenthum von Tag zu Tag in ein so verderblich Wesen gerathen, daß sie an unterschiedlichen Oertern viel mehr einem Sumpf und Morast, als einem Weg oder Straßen ähnlich, und weder Menschen noch Viehe zu Dienst seyen. Dahero denn Ursach und Beschwerde gibt, daß nicht allein die gemeinnützliche Commercien, Handel und Wandel in vorgemeldeten Unserem Stift und Fürstenthum gehemmet werden, sondern auch die Landes-eingesessenen unter sich, ja ein jeder der zu Wege und zu Stege in esse und Besserung zu halten schuldig sein, daran ermangeln und durch Versäumniß oder auch unter allerley Ausrede und unter sich habenden Ungleichs, sogar auch bei ordentlichen Zeiten und trockenen Wetter alles beleygen lassen.

Wie Wir nun in Kraft Unsers tragenden Fürstlichen Amts und habender Regalien hierin dem gemeinen Wesen zum Besten und damit die Ein- und Ausländische Reisenden, Handels- und Wandelsleute desto besser ihre Nahr- und Handthierung treiben können, und dieser Unstatt zu remediiren gemeint seien.

Als wollen und befehlen Wir Kraft dieses Unseren General-Edikts, daß ein jeder, er sei was Standes was er wolle, Geist- oder Weltlich, Adel oder Unadel, Gemeinheit oder Städte, Flecken, Dörfern oder privat-Unterthanen sich von diesem gemeinnützigen Werk nicht entziehen, sondern allen ihnen obliegenden schuldigen Beytrag dergestalt thun sollen, wie es an jeden Ort die kundbare Nothdurft erfordert. Maßen bei jetzigen bequemen guten Wetter und trokener Sommerzeit innerhalb sechs Wochen nach Publizirung dieses ohne einige Entschuldigung bey Straf nach Ermessung, die Wege überall in diesem Unsern Stift beständig und nicht wie gemeinlichen beschicht, obenhin und allein zum Schein gebessert, und zwar an denen Plätzen, wo es die Gelegen- und Nothwendigkeit also erfordert, mit beständigen dicken Bollen und dauerhaftigen und zusammengemachten Reiß- und anderem Holze und nicht dünnen Zweigern dieselbe fürsichtiglich aus und mit Erden dergestalt angefüllt werde, damit der Weg sowohl zum Fahren als Reiten brauchbar werde, wie dann wann etwas ausgefahren, und die Bollen und ander Holz blos wird, dieselbe wiederum mit Erden und alsmöglich mit Sand nothdürftlich bedeckt und ein merklichs höher als des nebenstehendes oder fließendes Wasser und niedriger morastiger und sumpfigter Grund ist, erhöht werde. Das auf der Hecken stehende Holz, durch welches Behinderung die Wege von der Sonne und Winde nicht ausgetrocknet werden können, soll weggehauen, und dem Befinden nach das Holz mit zur Verbesserung verwendet, die Graben auch an allen Seiten fein tief ausgereinigt, der Aufwurf und Erde, sonderlich wan dieselbe von den Wegen hineinfließet, zu deren Verhöhung gebraucht und nicht eigennützig auf die Länderei versichret werden.

Dann sollen auch mit nicht geringerem Ernst nicht allein die Flüsse und Bäche überall gebührlich ausgereinigt und über selbige nothdürftig-beständige Brücken, oben mit Recken hingelegt, sondern auch die geringe fließende Feld- und Regenbächlein in ihren Lauf gehal-

---

[1]) Vergl. über dessen Bildung und Umfang Starke a. a. O. S. 339–343.

ten, deren Gänge von Holz und anderen befindlichen Sachen gereiniget und wo sie durch die Wege laufen, unter hohlen Bäumen und geringen Brücklein, so an beiden Seiten mit starken Bollen und dauerhaften Holze wohl zu befestigen, hergeführt werden. Als auch vielmalen in den Straßen, auch Morastigen und anderen Orten der rechte Weg wohl einigermaßen so weit gemachet, daß selbiger zu gebrauchen, gleich wohl so breit und die Gelegenheit nicht ist, daß zwei sich begegnende Wagen zugleich fortkommen können, als sollen gelegene Oerter ausgesehen, und dergestalt eingerichtet werden, damit einer dem anderen weichen und füglich vorüber fahren könne.

Gestalt auch weniger nicht die Fußstege und Seitwege überall nach ihrer und jedes Orts Gelegenheit beständig und also bei obangeregter Straf in gesetzter Zeit zu verbessern, auch mit Auftritten und kleinen Leitern da es nöthig ist, also zu versehen, damit alte als junge Leute sowohl als Krämer, Boten und andere, welche Last zu tragen haben, füglich auf- und absteigen mögen, wir dann auf folgends beständig zu erhalten und die Wege mit Feudern und sonst dergestalt einzurichten, damit man gemächlich zu und über die Brücken zu Winterszeit und alsdann sich ergießende Wasser kommen, und der Wandersmann auch keine unnöthige Beschwerlichkeiten empfinden, und sich darob zu beklagen, sondern füglich hinüber zu kommen zu jeder Zeit Gelegenheit haben mögen. Und weilen verspürt wird, daß erst angeregte Unstatt und schädliche Vertief- und Verderbung der Wege darin großen Theils herrühre, daß an vielen Oertern sich keine zu deren Besserung pflichtig erkennen, oder aber wegen desfalls obhandenen Streits litispendenz und Unvermögenheit dieser hochbenöthigten Reparation, unter solchem Vorwand abzusagen vermeinen wollen, so sollen doch für diesmalen solches nicht gehört, sondern mit Vorbehalt eines jeden habenden Rechts, welches, da es bereits befangen, auszuführen, oder bei Uns einzubringen, bevorbleibet, von den streitenden Theilen zugleich, an denen Plätzen aber, da gar keine Pflichtige zu erfinden, von den nächst dabei liegenden Städten, Wigbolden, Flecken, Dörfern, Kirchspielen, oder Bauerschaften die oben angezogene beständige Besserung geschehe, und von denen so es aus lauterer Unvermögenheit anstehen lassen müssen, Uns sofort nach Publikation dieses zu Unserer fernerer gnädigster V., alle Beschaffenheit gehorsamst berichtet werden.

Und weilen an Theils Oerter die Wege also grundlos, daß dieselbe der Gebühr, und nach diesen Unsern Ed., in obangesetzter Zeit nicht gebessert werden können, als soll zur Beförderung des gemeinen Wesens und Commerzien über den nächst bequemen Kamp, Acker, Wiesen, Busch oder Gehölz, die an den Weg stoßen, mit Ein- oder Niederreißung der Hecken, Gräben oder Zäunen, der Weg gelegt und jedem wegen des Grundes von denen, welche zur Verbesserung derselben schuldig seyn, gebührende Erstattung geschehen, und also das publicum dem privato diesfalls vorgezogen werden.

Damit nun diese Unsere gnädigste V. männiglichen zur Wissenschaft gerathe, und hiernächst Niemand bey verwirkter Straf seines bezeigten Widerwillens, Ungehorsams, oder einiger gesuchter Entschuldigung keinen Vorwurf einzubringen habe, als ist Unser ernster und gnädigster Befehl, daß dies Unser Ed. öffentl. publizirt an die Kirchthüren und sonst an öffentl. Oerter und Enden, wie Herkommens angeheftet werde; Inmittelst sollen Unsere Beamte, Gografen, Richter, Vögte und Frohnen bei respective Hundert funfzig und zwanzig Goldgülden Straf jeder für Haubts daran sein, daß dieses also fort werkstellig gemacht, und da sie nach beschehener Publikation dieses, bey der Aufsicht einigen Mangel, Ausbleibung oder Widersetzlichkeit verspüren, und vor sich selbsten nicht ersetzen können, Unseren jedes Orts Beamten, woran es ermangeln umständlich mit Bedeutung der Freveler Namen und Zunamen, ohne einiges Absehen berichten, und sie zum Beistand anrufen, gestalt wenn dieses alles nicht wirken sollte, Wir auf deren unterthänigstes Anrufen bezeigen wollen, was diesem Unserm geliebten Vaterland gedeihlich, und worzu ein jeder seiner Schuldigkeit nach gehalten ist. Und als in Städten, Wiegbolden und Dörfern eben dieser Mangel nicht weniger als in offenem Feld verspüret wird, sollen die Bürger und Einwohner, sowohl innerhalb als nächst vor den Städten, Wigbolten und Dörfern die Straßen, wenn allda kein ander Herkommens ist, bei ernstlicher unausbleiblicher Straf besseren und im guten esse erhalten, den auch und damit diese Unsere gnädigste V. in stetiger Observanz gehalten werden, so sollen Unsere Beamte verfügen, daß dieselben hinführo zweimal im J. als am Pfingsdingstag und in festo omnium Sanctorum ohne weitere Erinnerung publizirt, erneuert und darauf festgehalten werde. Alles bei Vermeidung Unserer höchsten Ungnad und mehrgedeuteter Straf.

Urkund Unseres Handzeichens und vorgedruckten Secrets.

Signatum in Unserer Stadt Cösfeld den 20. Juni Anno 1659.

Christoff Bernardt. (L. S.)

(Schlüter, a. a. O., S. 170 Nr. 6.)

4) Ed. v. 15. Juni 1676, betr. die Wegebesserung und Abwässerung. (Schlüter a. a. O., S. 173 Nr. 7.)

Dies Ed. ist eine wörtliche Wiederholung des Ed. v. 20. Juni 1659.

5) Ebenso die Ed. v. 3. Juni 1682 und v. 2. Juni 1684. (a. a. O., S. 173 Nr. 8 u. S. 174 Nr. 9.)

6) Wegebesserungs=Ed. v. 20. Juni 1695. (Schlüter, a. a. O., S. 179 Nr. 13.)

Dies Ed. enthält gleichfalls eine fast wörtliche Republikation des Ed. v. 20. Juni 1659.

7) Wegebesserungs=Ed. v. 28. Jan. 1719.

Wir Thumb Dechandt, Senior und Capitul der hohen Kathedral=Kirchen zu Münster als bei anjetz erledigten Bischöflichen Stuhl regierende Herren; Thun kund ꝛc. Daß wir demnach als dermalen regierende Herren sothane heilsame V. zu bewirken nöthig erachtet, erneuern demnach nicht allein hiemit alle hiebevorn dieserhalb ausgelassene Edicta, sondern befehlen auch ferneres hiemit gnädig und wohl ernstlich.

Zum Ersten, daß ein jeder, er sei Geist- oder Weltlich, Adel= oder Unadelich, auch Gemeinheiten, als Städte, Flecken, Dörfer, oder private Unterthanen; welche zu Besserung und Erhaltung den Wegen und Brücken, von Alters ohnstreitig schuldig gewesen, sich von diesem gemeinnützigen Werk nicht entziehen, sondern allen ihnen obliegenden schuldigen Beytrag dergestalt thuen sollen, wie es an jedem Ort die kenntbare Nothdurft erfordert, massen in dem nächst bevorstehenden Frühling bei ersten bequemen guten Wetter ohne einige Entschuldigung bei Straf nach Ermässigung die Wege überall in diesem Hoch-Stift beständig, und nicht wie gemeinlich geschicht, oben hin, und allein zum Schein zu verbessern, und zwarn an denen Plätzen, wo es die Gelegenheit und Nothwendigkeit also erfordert, mit beständigen dicken Bollen, oder dauerhaften zusammengebundenen Reis oder anderen bequemen Holze, und nicht dünnen Zweigern, dieselbe fürsichtiglich aus- und mit Erden dergestalt anzufüllen, damit der Weg sowohl zum Fahren als Reiten brauchbar werde, wie denn, wenn etwas ausgefahren, und die Bollen, und ander Holz blos geworden, dieselbe wiederum mit Erden, und als viel möglich mit Sand nothdürftiglich bedecket, und merklich höher als das neben stehendes oder fließendes Wasser oder niedriger morastiger oder sumpfiger Grund ist, erhöhet werde, das auf den Hecken stehende Holz, durch wessen Behinderung die Wege von der Sonnen und denen Winden nicht ausgetrocknet werden können, weggehauen, hingegen auf denen Dämmen oder anderen dazu bequemen Oertern von denen zur Ausbesserung der Wegen Schuldigen (um anderes fruchtbares Holz zu ersparen) wieder gepflanzet, und selbige sowohl, als das auf den Wallhecken wachsendes und obgesagter Massen anghauendes Holz, so viel dessen nöthig zu mehrbesagter Ausbesserung mit verwendet, die Graben auch an allen Seiten (was besonders wohl zu beachten) tief genug ausgereiniget, und die auswerfende Erde zu deren Wegen Erhöhung gebrauchet, keineswegs aber eigennützlich auf die Ländereien verführet, sondern gegen einen auf die Wallhecke zur conservative der Früchten werfenden Schauffelstich wenigst zwei andere Schauffelstiche auf die Wege oder Straßen geworfen werden sollen.

Wo nun aber Zweitens an ein oder mehr Orten sich keine zu Besserung und Erhaltung deren Wegen und Brücken schuldig erkennen wollen, oder auch wo desfalls zwischen ein und anderen einige Streitigkeit oder litispendenz obhanden, sollen die streitige Wege und Brücken, mit Vorbehalt eines jeden habenden Rechts (welcher fürdersamst gehörigen Orts einzubringen, oder da es bereits im Rechtsstreit befangen schleunig auszuführen, jedermann bevorbleibet) von denen streitenden Theilen bis zum Austrag der Sachen insgesammt, an denen Plätzen aber, allwo auf fleißige Nachforschung gar keine darzu Pflichtige zu erfinden, ad interim bis zur anderweiten V. von denen Städten, Wiegbolten, Flecken, Dörfern und Kirspile, in denen Distrikten die Wege und Brücken belegen, ob angedeuteter Massen reparirt, und im Stand erhalten werden.

Wie es denn auch Drittens eine gleiche Meinung hat, mit denen Brücken und Wegen so anjetzo erst neu angeleget werden, und wo vorhin keine Brücken gewesen, gestalten auch solche Brücken und Wege bis zur anderweiten V., von denen Städten, Wiegbolten, Flecken, Dörfern oder Kirspelen, worin selbige belegen, gebessert und conservirt werden sollen, alles jedoch mit dieser Bescheidenheit.

Daß viertens, wo ein oder andere Gemeinheit oder auch privati wegen kenntlicher Ohnvermögenheit zu solcher ihnen von Alters obliegender oder sonst Kraft dieses edicts ad interim Ihnen sespeè aufgelegter Reparation und Conferation nicht bestand, selbige diesfalls von dem ganzen Kirspel, und wo auch ein Kirspel dazu allein nicht bestand, sol-

ebenfalls von denen nächst benachbarten Kirspeln, so den Weg am meisten mitgebrauchen hierinnen sublevirt und geholfen werden sollen.

Nachdem wir auch Fünftens in Erfahrung kommen, daß die hin und wieder in Unserm Hoch-Stift vorhandenen Landwehren zum Theil abgegraben, destruirt, oder auch gar wohl einiger Orten eigenmächtig niedergeworfen worden, als befehlen hiemit gnädig, und wollen, daß in dem nächstbevorstehenden Frühling bei erstern bequemen guten Wetter das abgegrabene wieder aufgeführet, dasjenige was destruirt, wieder ergänzet, was niedergeworfen, wieder aufgemacht, und also fort in guten Stand und esse gebracht und unterhalten werde, alles bei Straf nach Ermässigung.

Dann sollen auch Sechtens, nicht allein die Flüsse und Bäche überall gebührend ausgereiniget, und über selbige nothdürftige beständige Brücken oben mit Recken und Lehnungen hingelegt, sondern auch die gering fließende Feld- und Regen-Bächlein in ihren Lauf gehalten, deren Gänge von Holz und anderen behinderlichen Sachen gereiniget, und wo sie durch die Wege laufen unter hohlen Bäumen oder geringen Brecklein, so an beiden Seiten mit starken Bollen und dauerhaften Holz wohl zu befestigen, hergeführt werden.

Als auch Siebentens vielmalen in den Straßen, morastigen und anderen Oertern der rechter Weg zwarе sich zu solcher Weite befindet, daß selbiger zu gebrauchen, gleichwohl so breit und die Gelegenheit nicht ist, daß zwei sich begegnende Wagen zugleich fortkommen können, so sollen gelegene Oerter ausgesehen, und dergestalt eingerichtet werden, damit einer dem anderen weichen und füglich vorüber fahren könne. Gestalt weniger nicht.

Achtens, die Fußsteige und Seitenwege, überall nach ihrer und jeden Orts Gelegenheit bei obangeregter Straf, und in gesetzter Zeit beständig zu verbessern, auch mit Auftritten und kleinen Leitern, da es nöthig ist, also zu versehen, damit alte und junge Leute sowohl, als Krämer, Bothen und andere, welche Last zu tragen haben, füglich auf- und absteigen können, wie denn auch solches folgends beständig zu erhalten, und die Wege mit Fundern und sonsten dergestalt einzurichten, damit man gemächlich zu und über die Brücken bei winterlicher Zeit und alsdann sich ergießenden Wasser kommen, und der Wandersmann keine ohnnöthige Beschwerlichkeit empfinden, und sich darob zu beklagen, sondern füglich hinüber zu kommen, jederzeit Gelegenheit haben mögen.

Und als Neuntens in Städten, Wiegboldten und Dörfern der Mangel einer gebührlichen Ausbesserung und Unterhaltung der Wegen oder Straßen nicht weniger als auf dem offnen Felde verspüret wird, so lassen die Bürger und Einwohner alsolche Wege oder Straßen sowohl innerhalb als nächst an denen Städten, Wiegboldten und Dörfern (wan kein anderer darzu schuldig ist) bei ernstlicher ohnausbleiblicher Straf in guten brauchbaren Stand stellen und erhalten. (Es folgen die Anordnungen wegen der Publikation des Edikts.)

Urkundlich ꝛc.

Münster aus Unserer Capitular Versammlung den 28. Jan. 1719.

Matthias Friederich Bisping, Sekretarius.

(Schlüter, a. a. O., S. 183 Nr. 15.)

8) Wegebesserungs-Edikt v. 1. Septbr. 1727.

Von Gottes Gnaden Wir Clement August, Erzbischof von Köln ꝛc. Bischof zu Münster ꝛc.

Thun kund ꝛc. ꝛc. So wollen Wir die von Unseren Herren Vorfahren Größtmildester Gedächtniß sowohl, als obgemeldete bei letzterer Sedis-Vacantz dieserhalb ausgelassene heylsamen Verordnungen abermalen hiermit erneuert haben. Und ist dahero Unser Gnädigster Befehl:

Zum Ersten, daß ein jeder, er sei Geist- oder Weltlich, Adel- oder Unadelich, auch Gemeinheiten, als Städte, Flecken, Dörfer, oder private Unterthanen, welche zu Besserung und Erhaltung deren Wegen und Brücken von Alters her ohnstreitig schuldig gewesen, sich von diesem gemeinnützigen Werk nicht entziehen; sondern allen ihnen obliegenden schuldigen Beitrag dergestalt thuen sollen, wie es an jedem Ort die kennbare Nothdurft erfordert; Massen sofort nach Publikation dieses, bei noch anhaltender guter Witterung, ohne einige Entschuldigung die Wege überall in mehrerwähnten Unsern Hoch-Stifte ohntadelhaft so gewiß ausgebessert und künftig allemal in unstrafbaren Stand beständig gehalten, als bei Entstehung dessen derjenigen, so die Aufsicht auf sothanen Weg aufgetragen, und welchem, wie unten gemeldet werden wird, dessen Reparation zu verfügen incumbirt, auf Uns vorkommende Klagten, derselben auf seine eigene Kosten zu repariren, angehalten werden solle,

Zweitens sothane Reparation nicht obenhin und allein zum Schein, wie gemeiniglich geschieht, vorgenommen werde; so sollen (wo es die Gelegenheit und Nothwendigkeit also erfordert) mit beständigen dicken Bollen, oder dauerhaftigen zusammengebundenen Reis- oder anderem bequemen Holze, und nicht binnen Zweigern, dieselbe fürsichtiglich aus und mit Erden dergestalt angefüllet, damit der Weg sowohl zum Fahren als Reiten brauch-

bar werde. Wie dan, wan etwas ausgefahren und die Bollen und anderes Holz blos werden, dieselbe wiederumb mit Erden und als viel möglich, mit Sand nothbürftiglich bedecket, und merklich höher als das neben stehende oder fließende Wasser, oder niedriger morastiger oder sumpfigter Grund ist, erhöhet werden; das auf den Hecken stehendes Holz, durch wessen Behinderung die Wege von der Sonnen und denen Winden nicht ausgetrocknet werden können, weggehauen: hingegen auf denen Dämmen oder andern dazu bequemen Orten, von denen zur Ausbesserung der Wegen schuldigen (um anderes fruchtbares Holz zu ersparen) wieder angepflanzet; und selbiges sowohl als des auf den Wallhecken wachsendes, und obbesagter Massen weghauendes Holz, so viel dessen nöthig, zu mehrbesagter Ausbesserung entverwendet: die Graben auch an allen Seiten (welcher besonders wohl zu beachten) tief genug ausgereiniget, und die aufwerfende Erde zu der Wege-Besserung gebrauchet, keinesweges aber eigennützlich auf die Ländereien verfahren; sodann gegen einen auf die Wallhecken zur Conservation der Früchten werfenden Schaufelstich, wenigst zwei andere Schauffelstiche auf die Wege oder Straffen geworfen werden;

Wo nun aber Drittens an ein oder mehr Orten sich keine zu Besserung und Erhaltung deren Wegen und Brücken schuldig erkennen wollen, oder auch, wo diesfalls zwischen ein- und anderen einige Streitigkeit oder litis pendenz obhanden; sollen die streitige Wege und Brücken mit Vorbehalt eines jeden habenden Rechts, welches förbersamst gehörigen Orts einzubringen, oder da es bereits im Rechtsstreit befangen, schleunig auszuführen, Jedermann beverbleibet, von denen streitigen Theilen bis zum Austrag der Sachen insgesammt, an denen Plätzen aber, allwo auf fleißige Nachforschung gar keine dazu Pflichtige zu erfinden, ad interim bis zu anderweitere gnädigste Verordnung, vor denen Städten, Wiegboldten, Flecken, Dörfern und Kirspeln, in deren Distrikten die Wege und Brücken belegen, obangeregter Massen reparirt und in Stand erhalten werden; wie es dann auch

Viertens mit denen Brücken und Wegen, so erst neu angelegt worden, und wo vorhin keine Brücken gewesen, gleichergestalt gehalten werden solle; allermassen solche Wege und Brücken bis zu anderweitere gnädigste Verordnung, vor denen Städten, Wiegboldten, Flecken, Dörfern oder Kirspeln, worin selbige belegen, gebessert und conservirt werden sollen; alles gleichwohl mit dieser Bescheidenheit, daß

Fünftens, wo ein oder andere Gemeinheit oder auch privati wegen kenntlicher Ohnvermögenheit zu solcher ihnen von Alters obliegenden, oder sonsten ihnen ad interim aufgelegter Reparation nicht bestand, selbige diesfalls von dem ganzen Kirspel, und wo auch ein Kirspel darzu allein nicht bestand, solchenfalls von denen nächstbelegenen Kirspeln, so den Weg am mehresten mitgebrauchten, hierinnen sublevirét und geholfen werden sollen. Nachdem Wir auch

Sechtens im Anfang laufenden Jahres Unseren Beamten gnädigst anbefehlen, die in oftgedachten Unserem Hoch-Stift obhandene aber zum Theil abgegrabene und destruirte Landwehre wieder auffahren nnd ergänzen zu lassen: So ist Unser gnädigst-ernstlicher Befehl hiermit, daß dieselbe allemal künftig in beständigen ohntadelbaren Stand gehalten und conserviret werden sollen: Dann sollen auch

Siebentens nicht allein die Flüsse und Bäche überall gebührend ausgereiniget, und über dieselbe nothdürftige beständige Brücken oben mit Recken oder Lehnungen hingelegt; sondern auch die geringfließenden Feld- und Regen-Bächlein in ihrem Lauf gehalten, deren Gänge von Holz und anderen behinderlichen Sachen gereiniget, und wo sie durch die Wege laufen, unter hohlen Bäumen oder geringen Brücklein von zugänglicher Weite, so an beiden Seiten mit starken Bollen und dauerhaften Holz wohl zu befestigen, hergeführet werden, als auch

Achtens vielmalen in denen Straßen, morastigen und anderen Orten der rechte Weg zware sich zu solcher Weite befindet, daß selbiger zu gebrauchen, gleichwohl so breit und die Gelegenheit nicht ist, daß zwey sich begegnende Wagen passiren können, so sollen von einer Distanz zur andern, gelegenen Oerter ausgesehen, und dergestalt eingerichtet werden, daß einer dem anderen weichen, und füglich vorüberfahren könne; Gestalten weniger nicht

Neuntens, die Fußstege und Seitenwege überall nach ihrer und jeden Orts Gelegenheit, unter fünfzig Goldgülden Straf, sofort zu verbessern, auch mit Auftritt und kleinen Leitern, an Orten wo es nöthig ist, also zu versehen, damit alte und junge Leute sowohl, als Krämer, Boten und andere, welche Last zu tragen haben, füglich auf- und absteigen können; wie dann auch solches folgends beständig zu erhalten, und die Wege mit Funden und sonsten dergestalt einzurichten, damit man gemächlich zu und über die Brücken bei winterlicher Zeit, und alsdann sich ergießenden Wässern kommen, und der Wandersmann keine unnöthige Beschwerlichkeit empfinden, und sich darob zu beklagen; sondern füglich hinüber zu kommen, Gelegenheit haben möge. Und als leider

Zehntens, die Erfahru ng giebt, was gestalten nicht allein in verschiedenen Städten Wiegboldten und Dörfern, besonders in der Stadt Telgte respektive die gepflasterte und sonstige Straßen wegen nicht geschehener Reparation dergestalten ausgefahren und ver-

vorben, daß darin bereits verschiedene Wagen zerbrochen, und dieselbe schier nicht mehr zu passiren seind; sondern auch die gemeinen Land=Straßen und Wege nächst vor unserer Hauptstadt Münster in einen grundlosen und schier ohnpraktikablen Stand sich befinden, so sollen Bürgermeister und Rath auch Vorsteher, oder die sogenannte Wege=Meister die ohneingestellte Verfügung thun, damit allsolche Wege oder Straßen sowohl innerhalb als nächst vor denen Städten, Wiegboldten oder Dörfern (wan kein ander darzu schuldig ist) sofort in guten brauchbaren Stand gestellet, und so gewiß innerhalb vierzehn Tagen, damit der Anfang gemachet, auch künftighin erhalten, als widrigenfalls diejenige, so die Reparation zu verfügen incumbirt, dieselbe aus ihren eigenen Mitteln nachgehends repariren zu lassen angehalten werden sollen; Gestalten dann

Elfftens, damit ein jeder den eingentlichen Distrikt, wovon ihm die Reparation und Ausbesserung zu verfügen incumbire, wissen, und sich damit, daß er zu der nöthigen Reparation von Unseren Beamten nicht angewiesen seye, wie bishero geschehen, nicht excusiren können, und durch alsolches Einwenden die gemeinen Wege zum größten Nachtheil Unserer Unterthanen ohnreparirt liegen bleiben; sondern in einen ohntadelhaften Stand beständig gehalten und diese unsere gnädigste Verordnung desto füglicher zum Effekt gebracht, die Saumhafte auch mit der angedroheten Strafe ohnausbleiblich belegt werden können, so wollen Wir gnädigst, daß sofort nach Einlangung dieses die sämmtliche in jeglichem Amt vorhandene gemeine Heer= und Land=Straßen von Unseren Beamten unter ihnen und unter Unseren Richtern und Gografen proportionirlich dergestalt reparirt werden sollen, damit ein jeder seinen determinirten Distrikt (so er unter den Vögten und Frohnen, um von denenselben, falls etwas an denen Wegen zu repariren nöthig, desto geschwinder benachrichtiget werden zu können, zu subrepariren hat) eigentlich zu wissen, und darauf schuldigst achten könne, und wollen Wir sothane Reparation klärlich eingerichtet, um bei Uns vorkommenden Klagten die Saumhafte eigentlich wissen und dieselbe mit der obangedrohten Straf belegen zu können, von gemeldeten Unseren Beamten längstens innerhalb vierzehn Tagen, nach Einlangung dieses, ohnfehlbar gnädigst gewärtigen.

Schließlich ist Unser gnädigster Befehl hiermit, wan von Unserem Ober=Post=Amt (so dieserhalb specialiter gnädigst instruirt worden, Unseren Beamten ein oder ander Weg, so einer Reparation nöthig, wird angezeiget werden, daß dieselbe allemal dem oder denenjenigen, so sothanen Weg repariren zu lassen, incumbire,) sofort davon Nachricht geben, und vor dieser so gewiß in Zeit von vierzehn Tagen reparirt werden, als widrigenfalls auf von gemeldeten Unseren Ober=Post=Amt Uns dieserhalb zukommenden Klagten der Saumhafte in fünfzig Gold=Gülden Straf ohnnachlässig deklarirt und zu deren Zahlung ohnfehlbar angehalten werden solle.

(Es folgen die Anordnungen wegen Publikation und Ausführung des Edikts.)

Urkund Churfürstl. Gnädigsten Handzeichens und beigedrucktem Sekret=Insiegels.

Signatum München den 1. Sept. 1727.

(Schlüter, a. a. O., S. 199. Nr. 23.) Clement August. (L. S.)

9) Wegebesserungs=Edikt v. 5. Juni 1765.

Von Gottes Gnaden, Wir Maximilian Friederich, Erzbischof zu Cöln, Bischof zu Münster ꝛc. So befehlen und verordnen Wir hiermit gnädigst, daß

1mo. In diesem laufenden Jahr zur erst bequemlicher Zeit mit denen hin und wieder erforderlichen Haupt= und sonstigen Reparationen deren Landstraßen und sonstigen gemeinen Wegen der Anfang gemacht, und damit, so weit thunlich, continuiret werden solle.

2do. Soll jährlichs und alle Jahr erstens im Martio, sobald die Witterung dazu bequem, zweitens im Junio nach vollendeter Sommer=Saat, und drittens nach vollzogener Erndte im Sept. und Okt, die Besserung vorgenommen, das zu denen beiden ersten Besserungen erforderliche Holz aber im Frühjahr, damit die Stämme wieder ausschlagen mögen, gehauen, und, wo Platz vorhanden, die Weiden=Pflänzlinge, oder anderes zur Besserung taugliches Holz gepflanzet werden.

3tio. Sollen zu allsolcher Reparation, dieselbe möge ganzen Kirchspielen, oder Bauerschaften, oder auch Privaten Eingesessenen Schicht= oder Fachweise aufliegen, von den Richteren oder Gografen sichere Täge bestimmet, und vermits eines Publicandi bekannt gemacht werden, und alsdann die zur Besserung Pflichtige, sowohl Gemeinheiten als Privaten, auch die, so unter eine andere Jurisdiction gehören zur Wege=Besserung zu erscheinen, und die aufliegende Besserung einem jeden nach Unterschied, nach Anleitung der unter folgenden Artikulen enthaltene Anweisung zu verrichten, unter 2 Rthlr. Straf schuldig, die Richter oder Gografen auch gehalten seyn, währenden solchen Reparations=Tägen die Wege und Arbeit (wozu ihnen vom Kirchspiel ein Spann unentgeltlich gestellet werden solle) persönlich in Augenschein zu nehmen, und an selbe nach solcher Anweisung nicht gemacht zu sein befunden werden möchten, die Pflichtige so lange zur Arbeit anzuhalten, bis die Reparation, dieser Verordnung gemäß, vollendet sein wird.

4to. Wan aber befunden würde, daß die Landstraßen und gemeine Wege bei nahendem Krieg in solchen Umstand gerathen wären, daß denen zu derenselben Reparation pflichtigen Gemeinheiten und Privaten dieselbe alleinig zu verrichten nicht möglich, oder viel zu beschwerlich fallen wollte, sollen die Richter und Gografen solches denen Beamten anzeigen, und diese schuldig sein, sich nicht allein nach denen wahren Umständen zu informiren, sondern auch darüber einen pflichtmäßigen beamtlichen Bericht abzustatten, und demselben ihr Gutachten, welche Kirchspiel, Gemeinheiten oder Bauerschaften denen zur Herstellung deren durch die Kriegszeiten völlig in Unstand gerathenen Landstraßen und gemeinen Wegen, alleinig ohnvermögenden für diesesmal, und citra consequentiam zur Hülf angewiesen werden können, beizufügen; Auf daß aber die Richter und Gografen sowohl bei ihrer Untersuchung, als auch die Provisores, Fuhren, Voigte und Bauerrichter bei der Arbeit wissen mögen, wie die Reparation deren Landstraßen und gemeinen Wegen in Zukunft geschehen solle, so wird zu derenselben schuldiger Nachachtung ferner verordnet,

5to. Daß auf beiden Seiten deren Landstrassen und gemeinen Wegen die vorhandene, und wo keine befunden werden, die annoch zu machende Graben, wan noch so viel Platz vorhanden, und dadurch der Weg nicht beschmäleret wird, drei Fuß breit, zwei Fuß tief, und wo es bei Landstraßen möglich ist, vier Fuß tief, und nach Art des Bodens so schräg und breit, damit die Graben, so leicht nicht wieder zufallen, wan aber darzu der Raum oder Grund nicht vorhanden, so tief ausgeworfen, als nach Beschaffenheit des Orts möglich sein wird, und vor allem dafür gesorgt werde, daß das in solchen Graben sich sammelnde Wasser zu den bei denen Wegen befindlichen Niedrigkeiten seinen ohngehinderten beständigen Lauf und Abfluß nehmen und behalten könne, was Ends denn auch

6to. Diese Niedrigkeiten, wan dazu keine besondere Fälle, Flöten, absonstige Abflüsse vorhanden seynd, durch die zur Wege Besserung Pflichtige ebenfalls ausgeraumet, und dadurch der Abfluß des Wassers nicht allein beförderet werden soll, wobei jederzeit zu untersuchen ist, ob in der Nähe keine Bäche oder anderer Abfluß vorhanden seyn, wohin diese stehende Wässer, falls die Graben nicht gnugsam ziehen, abzuleiten, oder wo der eine Graben ziehet, und der andere nicht, Gossen durch den Weg zu legen, sondern auch

7mo. Niemanden, weß Standes und Condition er auch seyn möchte, erlaubet ist, wegen der zu seinen Gründen habenden Wegen, die Auswerfung deren Graben zu verhinderen, zu welchem End alle von denen Land=Straffen auf die Felder gehende Dämme bis zur Tiefen des Grabens auszugrabend seynd. Wohingegen

8vo. Einem jeden erlaubt ist zum ohnentbehrlichen Gebrauch solcher zu seinen Gründen gehenden Wegen solche Vorkehrung zu machen, wodurch der Abfluß des Wassers nicht gehindert wird, und wan

9vo. Jemand sich unterstehen würde die Auswerfung deren Graben unterm Vorwand solcher Wegen zu verhinderen, oder zu derselben Gebrauch solche Vorkehrungen zu machen wodurch der Abfluß des Wassers gehemmt werden möchte, Derselbe soll nicht allein ipso facto in eine Straf von 3 Rthlr. verfallen, sondern auch die dem Wasserlauf im Wege gelegte Hinderung auf eigene Kosten wieder wegzuschaffen schuldig sein, und dazu benöthigten Falls Executive angehalten werden, es sollen auch

10mo. Die an denen Landstraßen und Gemeinen Wegen befindliche den Graben verschmälernde und nachtheilige Wallhecken, Frechten und Zäune, und insonderheit, wo die anliegende Eigenthümer den Weg dadurch freventlich verenget, und ihrer Gründen zugepflanzet haben, abgestochen, abgehauen, und so weit es der Graben erfordert, weggeraumet und nicht minder

11mo. Die daran obhandene übrige Wallhecken, und sonstige lebendige Frechten alle vier Jahren von denen Inhaberen deren Gründen unter 2 Rthlr. Straf so gewiß abgeführet werden, daß bei Hinterbliebung dessen die zur Besserung Pflichtige befugt und gehalten sein sollen die Stüffung selbsten zu verachten, und das Holz zur Ausbesserung deren Wegen zu gebrauchen.

12mo. Wann die Graben vorgeschriebener maßen ausgeraumet, sollen die auf denen Landstraßen und gemeinen Wegen befindliche Schlöte, Schlacken und Löcher forbersamst mit Bohlen oder Fachinen angefüllet, sodann diese mit nöthiger Erde, und so viel möglich, mit Sand dergestalten bedecket und angefüllet werden, damit das Wasser von beiden Seiten den Abzug in die Graben haben könne, mithin ist vor allen Dingen dahin zu sehen, daß diese Ausbesserungen solid gemacht werden, indem sonst durch beständige vergebliche Ausbesserungen die Arbeit und Kosten verdoppelt und die Wege schlimmer werden, als wan sie niemals ausgebessert wären.

13tio. Imgleichen sollen alle Hügel oder Anhöhen abgefahren, und zur Erhöhung deren Schlöten oder Schlencken mitgebrauchet, dabei aber auch gesorget werden, daß das Wasser auf beiden Seiten den Abzug oder Abfall behalte wie dann auch

14to. Zu solchem Ende bei denen Wegbesserungen überhaupt danach gesehen werden

soll, daß die Wege in der Mitte 1 bis 2 Fuß höher, als auf beiden Seiten gemachet, und die an denen Graben befindliche Anhöhen in die Mitte des Weges geschafft werdet.

15to. Damit nun die auf solche Weise reparirte Wege durch eine fleißige Aufsicht und mit wenig Arbeit in gutem Stand erhalten, und der Abzug des Wassers von dem Weg in die Graben, und aus diesen weiter beförderet und beständig erhalten werde; so sollen Richter und Gografen ein oder mehere von der Gemeinheit zur Wegebesserung mit den Handdienstpflichtigen Lötter dazu eigends und besonders bestellen, welche zur Sommer-Zeit nach vorgewesenen grossen Wasser-Güssen, bei Winters Zeit aber, Frostzeit ausgenommen, bei vielen Regen wöchentlich, sonsten aber alle 14 Tage die Wege und Graben visitiren, das auf denen Wegen zusammengelaufene Wasser in die Graben abführen, und wan der Abfluß des Grabens durch eingeflossene Erde absonsten gehindert werden möchte, solche Hinderung wegraumen, dagegen aber von der Gemeinen Weegbesserung freygelassen, auch, dem Befinden nach, von Richteren und Gografen mit Zuziehung der Gemeinheit annoch eine oder andere Vortheile gestattet werden sollen, wan aber die Reparation des Weges nicht durch eine Gemeinheit, sondern von einem jeden besonders Fach- oder Schichtweise geschicht, sollen diese zu solcher Visitation Abführ- und Wegraumung Wechsel-weis angehalten werden, wan aber solche Wegraumung mehrere Leute erforderen möchte, sollen Führen und Provisores auf deren Visitatoren Anmelden die benöthigte Arbeiter und Karren sofort aufzubotten, und die erforderliche Arbeit ohne Erwartung der zur gemeinen Besserung bestimmten Zeit, so oft nöthig, ohnausgestellt bewürken lassen, denen zu solcher ausserordentlichen Arbeit bestellt werdenden aber die solcher gestalten verrichtende Arbeit bei der gewöhnlichen gemeinsamen Wege Besserung gut gethan werden.

16to. Auf daß auch in Zukunft der Abfluß des Wassers von den Wegen in die Graben durch die sonsten auf den Dämmen pflanzenden Wieden und anderes Holz nicht gehindert werde, so sollen die neue-pflanzenden Wieden oder Pflänzlinge nicht auf den Dämmen, sondern an denselben im Ufer des Grabens, und wo gemeiner Grund obhanden, obsonsten es füglich geschehen kann, über den Graben gesetzet werden.

17mo. Sollen die zu denen Landstraßen und gemeinen Wegen gehörigen Wieden, so weit solche zu den ersten zwei Wege Besserungen nöthig, im Winter und längstens im Martio gehauen und gestübet, das davon kommende Holz aber sofort in Fachinen, jede 10 ad 12 Fuß lang und ein Fuß dick, sechs mal gebunden und in die zu repariren seyende Wege gelegt, und obbesagter Maßen mit genugsamer Erde oder Sand völlig bedecket werden, wann aber dieses letztere wegen schlechter Witterung, obsonstiger Verhinderung sobald nicht geschehen könnte, sollen die Fachinen bis zu derenselben Gebrauch ins Wasser geworfen und wohl bewahret werden, damit das Holz nicht verdörre, und zur Wege Besserung verdorben werde.

18vo. Wan aber zu denen Wegen kein Holz vorräthig, und solches nach dem Schatzungsfuß ausgeschrieben, und geliefert werden müßte, sollen die Fachinen in der unter vorigem §pho vermeldeter Länge und Dicke ausgeschrieben, und ebenmäßig sechsmal gebunden, in die Wege gebracht, und mit genugsamer Erde oder Sand bedecket, oder auch, wie vorgemeldet, bis zur nächsten Besserung im Wasser wohl bewahret werden.

19no. Sollen Führer, Provisoren, Bauerrichter und Vögte auf den zur Arbeit bestimmten Tagen nicht allein persönlich gegenwärtig sein, und darauf, daß die Arbeit vorgeschriebener Maßen geschehe, fleißig acht haben, sondern auch das Register deren zur Arbeit pflichtigen zur Hand haben, und vor Anfang der Arbeit öffentlich verlesen, die Abwesende, oder zu spät kommende allemal getreulich annotiren, und sothane Annotation zur gebührenden Bestrafung deren Saumseeligen dem Richter oder Gografen bei dem ersteren nach verrichteter Arbeit folgenden Gerichtstag einlieferen, und diese schuldig sein wider die ausgebliebene, oder zu spät gekommene nicht Fiscaliter verfahren zu lassen, sondern selbige nach mündlichem Verhör für jeden Tag, daß ein dazu Aufgebothener ausgeblieben ist, in zwei Mark Straf zu verdammen.

20mo. Sollen keine Weiber, Kinder oder sonstige zur Arbeit untaugliche alte obsonst preßhafte Leute, es wäre dan, daß dergleichen für sich selbsten erschienen, oder in dem Hause, woraus sie geschickt worden, keine andere zur Arbeit fähige Leute vorhanden wären, zur Arbeit angenommen oder geduldet, sondern diejenige, welche dergleichen untaugliche Leute geschicket haben, eben also, als wan sie keinen geschickt hätten, gestrafet werden.

21mo. Imgleichen sollen die Richter und Gografen unter Straf von drey Thaler schuldig sein sowohl währender Stüvung das zu den Landstraßen und gemeinen Wegen gehöriges Gehölze, als auch währenden vorgeschriebenen Besserungszeiten, und so lang die Arbeit dauern wird, wöchentlich zweymal die unter der Arbeit seiende Wege persönlich zu besuchen, und darauf fleißig acht zu haben, daß nicht allein die Fachinen und Holz befohlenermaßen gebunden eingelegt und mit nöthiger Erde und Sand bedecket, oder bis zu nächst folgenden Besserung ins Wasser gelegt, sondern auch die Graben vorgeschriebener

Maßen breit und tief genug ausgegraben, das Wasser von den Dämmen und Wegen abgeleitet, der Abfluß des Wassers aus denen Graben befördert, und überhaupt aufs genaueste befolget werde, was in dieser gnädigsten Verordnung zum eigenen Beßten derer Unterthanen unterschiedlich vorgeschrieben ist. Wogegen besagte Richter und Gografen nebst den aus den Kirchspielen unentgeltlich stellenden Spann-Fuhren, von allen der Wege-Besserung halben anschlagenden Brüchten oder Straf-Gelderen einen dritten Theil für all-solche Bemühung zur Ergötzlichkeit zu genießen haben sollen, auf daß auch

22do. Unser Geheimer Rath benachrichtiget sein möge, ob und wo die Besserung derer Landstraßen und gemeinen Wegen vorgenommen werden, und ob selbe befohlener Maßen geschehen seyn, so sollen die Amts-Rentmeister jedesmal in denen obgemeldeter Maßen zur Hauptreparation bestimmten Jahreszeiten nach verrichteter Arbeit die reparirten Wege im ganzen Amt, auch in denen Unter-Gerichtsbarkeiten selbsten visitiren, und welche Wege und Distrikten gebessert worden, ob solches dieser V. gemäß geschehen seyn, und welche Distanz oder Distrikten die Haupt-Reparation am mehrsten vonnöthen haben, genau annotiren, mithin ab den Befund, und allenfalls, an welches es gelegen, daß diese Unsere gnädigste V. in allen nicht befolget worden, jedesmal an Unseren Geheimen Rath zur ferneren etwa nöthigen V. den pflichtmäßigen unterthänigsten Bericht erstatten, indessen aber alles, was zu Befolgung dieser V. nöthig und dienlich sein mag, bewerkstelligen, und Jedermann dazu anzuhalten, dagegen für diese Bemühung nebst dem freien Vorspann einen dritten Theil deren Kraft dieses Edikts der Wegebesserung halber eingehenden Brüchten und Strafgeldern zu genießen haben, wohingegen der übrige ein dritter Theil solcher Brüchten gehörigen Orts einzunehmen ist. Schließlich und

23tio. Lassen Wir es bei dem, was von Unseren Herren Vorfahren wegen Provisional-Reparation deren strittigen Wegen verordnet worden lediglich bewenden, und soll es mit denen Wegen, zu welcher Reparation die Pflichtige nicht ausfindig gemacht werden können, auf die nemliche Weise gehalten, und selbe von denen nächstangrenzenden, solche Wege gebrauchenden Kirchspielen gemeinschaftlich gebessert und unterhalten werden.

(Folgen die Anordnungen wegen der Publikation des Edikts.)

Urkundl. rc. Gegeben in Unserer Churfürstlichen Residenzstadt Bonn d. 5. Juni 1765.

Maximilian Friederich, Churfürst. (L. S.)

Vt. F. F. v. Fürstenberg. N. A. A. Schilgen.

(Schlüter, a. a. O., S. 233 Nr. 38.)

B. Das Fürstenthum Minden und die Grafschaften Ravensberg, Tecklenburg und Lingen [1]).

1) Ed. v. 10. Sept. 1735, betr. die Wegebesserung in dem Fürstenthume Minden und den Grafschaften Ravensberg, Tecklenburg und Lingen.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc. Thun kund rc.

Demnach es die Erfahrung bezeuget, daß aller Unser nachdrücklichen V. und Ed., absonderlich dererjenigen, so von Unseren glorwürdigsten Vorfahren den 30. Aug. 1682 und den 13. Aug. 1712 emaniret sind, ohngeachtet die Landstraßen und gemeinen Wege in vorbemeldeten Unseren Landen, durch unterlassene derselben Reparation und Besserungen, dergestalt verdorben und unbrauchbar gemachet werden, daß die reisende Leute und Kaufhändler sich deren sehr schwerlich gebrauchen können, selbige scheuen, und wo möglich meiden, mithin dadurch die Commercien und Nahrungen gehemmet werden; als haben Wir demnach allergnädigst gut gefunden, dem gemeinen Wesen zum Beßten, solchem Uebel zu steuern, zu welchem Ende Wir denn hiermit allergnädigst verordnen, befehlen und wollen, daß alle und jede, welchen die Erhaltung und Verbesserung der Wege obliegt, innerhalb sechs Wochen nach Publikation dieses, ohne einigen Aufschub und Entschuldigung, bei Vermeidung einer willkührlichen scharfen Strafe, die Wege überall in Unserem Fürstenthume Minden, und denen Grafschaften Ravensberg, Tecklenburg und Lingen, beständig aufmachen und bessern, und dieselbe erforderner Nothdurft nach, dergestalt erweitern und verbreiten, daß zwei sich begegnende Wagen füglich einander ausweichen und vorbeifahren können; zu welchem Behuf dann

1) Die Wege mit dicken Erdschollen auch dauerhaften und zusammen gemachten Reiß und anderem Holze aus- und mit Erde, Sand oder steinigten Grande, wenigstens 2 Fuß hoch dergestalt angefüllet werden müssen, damit der Weg sowohl zum Fahren als Reiten brauchbar werde; wie dann, wan etwas ausgefahren und das Holz blos worden, sie

[1]) Vergl. über die Bildung und den Umfang dieser Landestheile Starke's Beiträge, Bd. 3 S. 369 ff. u. S. 343 ff.

solches wiederum mit Erde, und so viel möglich, mit Stein-Grande, oder Sand bedecken, und ein gut Theil höher, wo es nemlich practicable ist, als das nebenliegende Land oder niedriger, morastiger oder sumpfiger Grund ist, machen, das auf denen anschießenden Hecken stehendes Holz, durch dessen Behinderung die Wege von der Sonne und dem Winde nicht ausgetrocknet werden können, muß dazu nothdürftig weggehauen, und das Holz davon mit zur Verbesserung der Wege, wie imgleichen der Auswurf und Erde aus denen nebengehenden Graben, zu deren Anhöhung nicht gebrauchet werden; wie dann auch bei schwerer Strafe sich niemand unterstehen soll, auf denen gemeinen Wegen einige Plaggen oder Wasen zu stechen, als wodurch die Wege nur erniedriget und folglich verderben werden.

2) Sollen sie die kleinen Flüsse und Bäche, überall gebührlich ausreinigen, und über dieselbige nothdürftige haltbare Stege, oben mit Gegelinden versehen, hinlegen, auch damit die geringe fließende Feld- und Regenbäche in ihrem Lauf gehalten werden, deren Gänge von Holz und anderen behinderlichen Sachen, reinigen, nicht weniger solche, wo sie durch die Wege laufen, unter hohlen Bäumen und kleinen Brücken herleiten, und dieselbe an beyden Seiten mit starken Erdschollen, und dauerhaften Holze wohl befestigen.

3) Müssen die Fußstege und Seitenwege überall nach jeglichen Orts Gelegenheit beständig verbessert, und dieselbe mit Austritten und kleinen Leitern dergestalt versehen werden, damit sowohl alte als junge Leute, wie auch Boten und andere, welche Last zu tragen haben, füglich auf- und absteigen können, welche auch dergestalt beständig zu unterhalten, und die Wege mit nöthigen Stegen oder kleinen Brücken, Seitenlehnungen und sonsten solchergestalt einzurichten, damit man gemächlich zu und über die Brücken bei Winterszeit, insonderheit wann sich die Wasser ergießen, ohne Beschwer kommen könne. Sollten auch

4) Ein oder andere Orts die Wege ihrer Grundlosigkeit halber, nicht beständig gemachet werden können, alsdann sollen zur Beförderung des gemeinen Beßten und Commercien über den zunächst bequemen Kamp, Acker, Wiese, Busch oder Gehölze, so an den Weg stoßen, mit Ein- und Niederreißung der Hecken, Graben oder Zäune die Wege geleget, und dahingegen die verlassenen Wege denenjenigen, so dadurch ihren Grund verlieren, wieder überlassen, und sonsten von allen und jeden, welche zu Verbesserung derselben schuldig und gehalten sind, billigmäßige Erstattung geschehen; würden auch

5) Diejenigen, welche die Wege außer denen Feldmarken der Städte und Freyheiten, von altersher zu machen, schuldig sind, etwan unvermögend sein, alsdenn sollen die nächstbelegenen Kirchspiele, Dörfer oder Bauerschaften, die obangezogene Verbesserung der Wege, jedoch ohne Nachtheil und Consequenz, werkstellig machen, das darzu benöthigte Holz aber soll

6) Ein jeder Marcken-Herr, in dessen Bezirk die bösen Wege belegen, herzugeben schuldig sein, oder Unsere Beamten Macht haben, auf den Fall der Verweiger- oder Verzögerung, die Nothdurft aus denen Holz-Marcken hauen und anschaffen zu lassen, hiernächst aber die Bezahlung dafür von demjenigen, welchem die Wege-Besserung obgelegen, fordern, und denselbigen nöthigenfalls aufs prompteste und nachdrücklichste dazu verholfen werden;

7) Wenn Streit vorfallen sollte, wer von Alters her und itzo die Wege zu unterhalten schuldig; so soll der Landrath mit Zuziehung des Beamten des Orts solchen Streit sofort gründlich untersuchen, und die dabei Interessirende darüber sogleich zu vergleichen sich bemühen, und im Fall der Vergleich nicht reussiren wollte, die Acta alsdann an Unsere Mind- Ravensberg- Tecklenburg- und Lingeschen Krieges- und Domainen-Kammer zu fernerer V. unverzüglich einsenden, und was dabey zu schleuniger Aufmachung und Verbesserung der Wege am förderlichsten sein kann, berichten, da dann die Gebühr verfüget, und falls der Hauptstreit nicht sofort sollte können decidiret werden, doch wenigst provisionaliter verordnet werden, wie und von wem, doch interim bis zur final Decision des Hauptstreits, die Wege, welche einer Reparirung gebrauchen, sofort salvo jure cujuscumque zu verbessern und in guten Stand zu setzen, und darin zu unterhalten; damit auch

8) Unsere hierunter führende dem Publiko gar heilsame Intention so viel besser und erläßiger mit aller promptitude ins Werk gerichtet, und die Wege beständig in gutem Stande erhalten werden mögen; So verordnen Wir allergnädigst und ernstlich, daß die Wege, welche einer beständigen Reparation unterworfen sind, in gewisse Schläge oder Distrikte gesetzet, und unter alle und jede Eingesessenen, jeglichen Amts und Kirchspiels, sie mögen zustehen, wem sie wollen, vertheilet werden sollen, damit eine jede Bauerschaft, ohne Abgang und Minderung ihrer sonst schuldigen Dienste, nach Proportion ihrer zu haltenden Pferde, es sei ein ganzer oder halber Bauer oder Kötter wissen könne, welchen District sie zu unterhalten haben, welches dann Unsere Beamte binnen 6 Wochen a dato publicationis dieser Unserer V. bei Vermeidung schwerer Verantwortung ohnnachbleiblich

einzurichten, und die Repartitionen oder Eintheilungen derer Distrikte und welche zu jeden gehören, an Unsere Kriegs- und Domainen-Kammer einzusenden haben.

9) Sollen jährlich einmal, nämlich gleich nach verrichteter Sommer-Saat dergleichen Wege von jemand aus dem Mittel Unserer Kriegs- und Domainen-Kammer und dem Landrath mit Zuziehung der Beamten visitiret, wie alles befunden, protocolliret, die Saumhaften nach Befinden in billigmäßige Brüchten geschlagen, und das Unreparirte in Gegenwart der Beamten, dem Wenigstannehmenden sofort auf den Wiederpfennig verdungen, auch jährlich davon nebst Einsendung des Protocolli berichtet werden.

10) Haben auch die Beamten dafür zu sorgen, daß bei Setzung der Wegweiser die Meilenzahl auf beiden Seiten der Arme richtig und deutlich notiret und darauf ausgeschnitten und wohl kenntbarlich angezeiget, die Wegweiser auch selbst wohl unterhalten, und wenn ein Arm abfällt oder der Wegweiser sonst schadhaft wird, solcher Schade oder Mangel sogleich wieder redressiret werde.

(Es folgt die Bestimmung der genauen Beobachtung des Edikts und die Anordnung über dessen Publikation.)

Urkundl. 2c. So geschehen und gegeben zu Berlin den 10. Sept. 1735.

(L. S.) Fr. Wilhelm.

Grumbko. v. Viebahn. Happe.

(Schlüters Prov. Recht der Provinz Westphalen, Bd. 2 S. 117 Nr. 4.)

2) Dorf-Ordn. v. 7. Febr. 1755 für das Fürstenthum Minden und die Grafschaften Ravensberg, Tecklenburg und Lingen. (a. a. O. S. 158 Nr. 8.)

Der §. 34 verweist auf das (ad 1 gegebene) Ed. v. 10. Sept. 1735.

3) Die Dorfgemeinden der Grafschaft Tecklenburg, als zum ehemaligen Ober-Ems-Depart. gehörig, sind provinzialrechtlich noch zum Bau der Landstraßen und Brücken verpflichtet, und diese Verpflichtung ist durch die fremdherrliche Gesetzgebung für aufgehoben nicht zu erachten.

So erkannt von dem Geh. Ob. Trib. per sent v. 21. Okt. 1845, auf Grund der Bestimmungen des §. 2 des Publ. Pat. v. 9. Sept. 1814 und unter Anerkennung der fortdauernden Gültigkeit des Ed. v. 10. Sept. 1735 und des §. 34 der Dorf-Ordn. v. 7. Febr. 1755. (Entscheid. Bd. 12 S. 451—462.)

4) Die vor Einführung der französischen Gesetzgebung in den Theilen der Provinz Westphalen, welche vorübergehend das damalige Depart. der Ober-Ems gebildet haben, in Betreff der Wegebaulast bestandenen Prov. G. sind für aufgehoben nicht zu erachten.

So erkannt von dem Geh. Ob. Trib. per sent v. 5. Juni 1848. (Entscheid. Bd. 16 S. 76—84.)

C. Die Grafschaft Recklinghausen[1]).

1) V. v. 30. Mai 1781 wegen Besserung der Wege.

Von Gottes Gnaden Wir Maximilian Friederich, Erzbischof zu Cöln 2c. 2c.

Als befehlen wir hiermit gnädigst:

1) daß führohin ein jedes Kirspel, mit Zuziehung deren sogenannten Freyköttern, welche auf Gemeinheiten und in Hovesaaten wohnen, weniger nicht aller neuen Kolonisten, die gemeine Landstraßen und Wege, soweit solche den Beleitgang desselben berühren, ohnweigerlich in Stand stellen, auch inskünftige unterhalten sollen.

2) Diese Straßen- und Wegearbeit solle dreimal jährlichs, und zware am 12. März, 12. Juni und 12. Okt. dergestalt vorgenommen werden, daß mit Herstellung deren Landstraßen der Anfang gemacht, und nachdem diese in Stand gestellet, die Reparation deren anderen Wegen, auch den Fußstengen geschehe.

3) Hierzu sollen alle Eingesessenen jeden Kirchspiels alle Tage bis zu Vollendung der Arbeit und zwarn im März und Okt. von 8 Uhr Morgens bis Abends 5 Uhr, im Junius aber von Morgens 6 Uhr bis Abends 8 Uhr mit nöthigem Geschirr erscheinen, die Ausbleibende aber von denen Vorstehern aufgezeichnet, und zur Erlegung eines halben Rthlr. und Nachverrichtung der versäumten Arbeit angehalten werden.

4) Wo zur Ausfüllung Fascinen und Bohlen nöthig sind, sollen solche aus denen gemeinen Holzungen eines jeden Kirchspiels genommen, in deren Abgang aber auf gemeine Kirchspiels-Unkosten nach dem Schatzungsfuß angekauft werden.

---

[1]) Vergl. Starke a. a. O., S. 343.

5) Sollen die Landstraßen mit dem grobesten Kies oder Grand überfahren und dieser aus denen gemeinen Gründen vorzüglich genommen werden; falls aber derselbe darin nichts verfindlich ist, so soll solcher aus Privatgründen, wo er nur immer anzutreffen und dem auszubessernden Weg am nächsten gelegen ist, genommen, dem Eigenthümer des Grundes aber der ihm hierdurch zuwachsende Schaden aus des Kirspels gemeinen Mitteln, durch schatzungsmäßige Repartition unter den Schatzpflestigen, vergütet werden.

6) Solle denen Landstraßen und Wegen die erforderliche, oft verkündete, Breite gegeben, die denenselben zu nahe stehende und die Ausdruckung behindernde Heggen, an denen Bäumen aber die zu viel Schatten verursachende Aeste abgehauen werden.

7) Hat jedes Kirspiel die in seinem Beleitgang befindlichen Brüggen zu verbesseren, und die Wassergassen im Stand zu halten, auch erforderlichen Falls neue Brüggen und Wasserabflüsse zu veranstalten, die hierbey aufgehende Unkosten nach gemeldetem Schazzungsfuß zu bestreiten.

(Es folgen die Anordnungen wegen Publikation und Ausführung des Ed.)

Bonn, den 30. Mai 1781.

(Schlütter's Prov. Recht der Provinz Westphahlen, Bd. 3. S. 246. Nr. 22. Scotti Samml. Churzölle, Verordnungen, Abth. II. Thl. 2. S. 1036. Nr. 746.)

2) V. v. 29. April 1783 wegen Besserung der Wege.

Von Gottes Gnaden Wir Maximilian Friederich, Erzbischof zu Cöln ꝛc.

Wir haben zwar durch das unterm 30. Mai 1781, in Betreff der vorzunehmenden Herstellung deren gemeinen Landstraßen in unserem Vest Recklinghausen, an Euch erlassene gnädigste Rescriptum verschiedenes und unter anderen auch besonders verordnet, daß führohin ein jedes Kirspel solche Landstraßen (soweit selbige dessen Beleitgang berühren) in Stand stellen, auch inskünftige unterhalten sollen; und vernehmen mit gnädigstem Wohlgefallen, daß in gefolg dieser mildesten V. einstweilen die bösesten Stellen in fahrbaren Stand gestellet werden seyen, gleichwie Wir aber aus eurem am 20. Aug. v. J. erstatteten Bericht zu ersehen gehabt, daß diesem ohngeachtet die dermalige Behandlung deren Landstraßen die vollkommenste nicht sei, und ohne Bedrückung unserer getreuen Unterthanen nichts dauerhaftes zu Stande gebracht werden könne, und Wir dann nichts so sehr, als die Erleichterung derselben zu unserem gnädigsten Augenmerk nehmen, daher auch den von Euch geschehenen diese Erleichterung bezielenden Vorschlag zu genehmigen mildest bewogen worden sind; als erklären wir unsere mildeste Willensmeinung dahin zu gehen, daß

führohin die vorfindliche drey Hauptstraßen nehmliche jene, welche von Mühlheim und Duisburg zusammenstoßet, durch Osterfeld, Bottrop, Gladbeck, Buer, Westerholt, Recklinghausen, Horneburg, durch das Kirchspiel Datteln und Waldtrop bis nach Lünen, sodann die zweitere, welche von Bottrop über Kirchhellen auf Dörsten, wie auch der sogenannte Kohlweg, welcher aus der Graffschaft Mark durch Buer nach Dörsten führen, nicht mehr durch die bisherigen Landdiensten, sondern vermittelst eines zu diesem Behuf nöthigen extraordinairen Schatzungsanschlags, gegen baare Bezahlung der Arbeit und zwar dergestalten in Stand gestellet werden sollen, daß die Bearbeitung deren noch nicht fertigen Plätzen nach vordersamst schriftlich entworfenen, der Lokal-Erforderniß gemäßen Bedüngnissen an den Wenigstforbernden öffentlich verpachtet, auch die Reparation vor's künftige unter ebenmäßigen schriftlichen Bedingnissen an hierzu bequem gelegene Unterthanen gegen jährliche Gehalte überlassen werden sollen; da es aber hauptsächlich darauf ankommt, daß auf die Anpfächter, deren neuen Wegarbeiten sowohl als des Unterhalts deren schon hergestellten Landstraßen, und insbesondere auf die Erfüllung der von ihnen eingegangenen Bedingungen genaue Obsicht gehalten werde, so ohnverhalten Wir Euch gnädigst, daß Uns Eure, und deren von Wenge und von Bönen hierunter bezeigte Erbietung zu gnädigstem Wohlgefallen gereiche, befehlen Euch mithin gnädigst, mit Zuziehung gemeldeten von Wenge in der Nieder- und des von Bönen in der Obervestischen Landschaft (welchen Ihr diese Unsere gnädigste Willensmeinung zu eröffnen habt) Euch diese Obsorge vorzüglich angelegen sein lassen, mithin nach vorgenommener Besichtigung obbemerkter drey Landstraßen die Bearbeitung deren noch nicht fertigen Stellen zu verpfachten, auch die Verpfachtungen des Unterhalts zu besorgen, und denen Anpfächteren ihr accordirtes Gehalt quartaliter auszuzahlen. Da aber auch zur Bestreitung deren hierzu erforderlichen Unkosten ein einsweiliger Fundus nothwendig ist, so begnehmigen Wir nicht allein die von Unsern treugehorsamsten vestischen Landstände verfügte Ausschreibung einer Schatzung, sondern haben auch zu mehrerer Erleichterung der Landes-Kasse denenselben die Behebung des Weggeldes an vier nach Maßgabe der Anlage zu errichtenden Barrieren und des darinnen bestimmten Anschlags gnädigst zu verstatten uns bewogen gefunden; befehlen Euch so fort, committiren auf Euch gnädigst hiermit, die Aufhebung solcher Weggelder an die Meistbietende

zu verpfachten, und die Berechnung über das von Euch zu erhebende Pfachtquantum auf jedem Landtage Unseren versammelten treugehorsamsten Landständen vorzulegen, Uns aber über die Verwendung derselben und der ausgeschriebenen Schatzung sowohl, als auch über den Fortgang der Straßenarbeit jährlichs gehorsamst einzuberichten. Unsere gnädigste Willensmeinung geht aber übrigens dahin, daß das dermalen bestehende Weggeld zu Buer fernerhin bestehen, und der Ertrag desselben unserer höchsten Disposition lediglich vorbehalten verbleibe.

Soviel aber die Art und Weise, auf welche die Herstellung deren Landstraßen vorgenommen werden solle, betrifft, erholen wir den funfen und sechsten Absatz unseres unterm 30. Mai 1781 an Euch erlassenen Rescripti, befehlen Euch mithin gnädigst, daß dieselbe mit kleinen Steinen, dem gröbsten Kies oder Sand, überfahren, und dergleichen dienliche Materialien aus denen gemeinen oder Privat-Gütern, ohne die mindeste Rücksicht auf die Qualität des Eigenthümers, jedoch gegen billigmäßige, aus dem Schatzungs- und Weggelds-Ertrag zu bestreitende Vergütung genommen werden sollen, und mögen nur in dem äußersten Fall, daß solche Materialien durchaus nicht vorfindlich, oder mit nur gar zu schweren Kosten herbeigeschaffet werden könnten, die Verbohlung der Straßen mit Holz mildest gestatten.

Wir versehen uns diesemnach zu Euch gnädigst, Ihr werdet hierunter die nöthige Einsicht zu nehmen, mithin die Ausfindigung dienlicher Materialien Euch bestens angelegen sein lassen, und befehlen Euch schließlich, diese unsere gnädigste Entschließung nach ihrem ganzen Inhalt gewöhnlicher Maßen bekannt machen zu lassen rc. rc.

Bonn, den 29. April 1783.

(Schlüter, a. a. O., S. 246, Nr. 23., Scotti, a. a. O., S. 1063. Nr. 768.)

D. Das Fürstenthum Paderborn[1]).

1) Polizei-Ordnung v. 1655, erlassen vom Bischof Dieterich Adolph.

Cap. 31.

Die öffentlichen Wege und Landstrassen, wie auch Brücken und Stege, sollen jeden Orts in gutem Esse gehalten werden, von denjenigen, welche des Ends das Wegegeld erhoben, oder denen es sonsten aalem Herkommen nach obgelegen, und wann nirgends kein dergleichen Herkommen zu finden, von denen, welche mit ihrem Gute beiderseits daran schiessen; so es aber diesen Anstoßenden ngch Ermäßigung zu schwer fallen sollte, mögen Unsere Beamten die Nachbarschaft dazu ziehen, und durch Dero Hülfe solch nöthiges Werk verrichten lassen helfen. Wären aber die anstossenden Gründe gemein, soll an dieselbe sämmtliche Gemeinheit die Besserung verrichten. Stünde nun ein Weg nicht zu bessern, liegt dem Anstossenden ob, an welcher Seite es am bequemsten ist, von dem seinen einen neuen Weg zu vergönnen, daß die anderen Nachbaren, welche sowohl diesseits hinter ihm als auch andrerseits gelegen sind, ihnen darin zu steuer kommen, auch der alte Weg, wann der sonsten neben dem neuen nöthig nicht verbleiben müßte, zur Satisfaktion wieder genommen werden.

Und damit hierinnen gute Aufsicht geschehe, sollen Unsere Beamten, auch Gerichtsherren und Junkeren, wie dann Bürgermeistern und Rath in den Städten, jährlich in den österlichen Feyertagen einige von den verständigsten und bequemsten aus den ihrigen deputiren, welche alle Wege begehen und besichtigen, ob die vielleicht zugemachet, verengt, umgelegt, oder sonsten verdorben sein möchten, und demnächst nicht allein die, durch welche solches verursacht, um selbige der Gebühr zu bestrafen, namhaft machen, sondern auch denjenigen, welchen die Besserung obliegt, solches anzeigen, und diese dann ungesäumt daran sein sollen, daß in den folgenden Pfingstfeiertagen, nach gehaltenem Gottesdienst, welches dann in dergleichen nothigem allgemeinem Werk den Gemeinheiten hiermit vergünstiget wird, solcher Mangel unfehlbar geändert und gebessert werde. Würde aber dieses unterlassen werden, sollen die Beamten, und bei welchen die Anordnung gestanden ihren Unfleiß mit 6 Marken, die aber, welche die Aenderung und Besserung verrichten sollen, mit 12 Marken Straf Unserem Fisco büßen.

Die Besserung der Wege aber soll beständig vorgenommen werden, also daſſ das darin stehende Wasser Abzug habe, die Erde, so aus den Nebengraben genommen, auch nicht auf das Land, sondern in den Weg geworfen, mit Holz belegt, und über das Holz mit Stein und Grand aus dem nächsten Steinbruch oder Fluß gefahren, die an den Wegen befindlichen Hecken, Bäume und Holz auch höher nicht gelassen werden, als daſſ dadurch den Wegen die freie Luft, Wind und Sonnenschein nicht benommen werden könne; und wo nicht also bessert, soll für eben den, so nicht gebessert, angesehen und gestraft werden.

(Wigand Prov. Recht der Fürstenthümer Paderborn und Corvey, Bd. 3. S. 212. Nr. 2., und Sammlung der Paderborner Landes-Verordnung, Bd. 1. S. 6.)

---

[1]) Vergl. Starke a. a. O., S. 372.

2) V. v. 24. März 1753 wegen Verbesserung der Landstraßen und Wege.

Demnach Ihre Churfürstl. Durchlaucht zu Cöln ꝛc. ꝛc. Herzog Clement August in Ob- und Niederbayern ꝛc. ꝛc. Bischof zu Paderborn, Unser gnädigster Fürst und Herr, bei letzt fürgewesener Versammlung Dero getreuen Landständen gnädigst verwilliget haben, daß die zu verbesserter in Standsatz- und Erhaltung gemeiner Landstraßen und Wegen hiebevorn ergangene Verordnungen erneuert, und zu stracklicher Befolgung nachdrücksam befördert werden sollen, und dann darin bereits versehen ist,

Imo daß sothane Landstraßen und Wege, wie auch Brücken und Stiegen jedes Orts von denjenigen, denen es sonsten altem Herkommen nach obgelegen oder wann irgends kein dergleichen Herkommen zu finden, von denen, welche mit ihrem Guth beyderseits darauf schießen, mithin so es diesen Anstoßenden nach Ermäßigung deren Hochfürstlichen Beamten und Gerichtshabern zu schwer fallen würde, mit Zuziehung und Hülf der Nachbarschaft, in guten Stand gehalten werden solle;

IIdo Wie imgleichen, wann die anstoßenden Gründe gemein sind, dieselbe sämmtliche Gemeinheit die Besserung verrichten forth

IIItio Sofern ein Weg gar nicht zu bessern stünde, dem Anstoßenden aufliegen solle, an welcher Seythen es am bequemsten ist, von dem seinen einen neuen Weg zu vergönnen, jedoch, daß die andern Nachbarn, welche sowohl diesseits hinter ihm, als auch anderseits gelegen seind, ihm darin zu Steuer kommen, und der alte Weg, wenn der sonsten neben dem neuen zu verbleiben nicht nöthig, zur Schadloshaltung wieder genommen werden möge.

IVto. Wobey in Besserung deren Wegen das Augenmerk dahin förmlich zu richten ist, daß selbige in einer Gleichheit und in der Mitte erhöhet solcher Gestalt gesetzt, und beständig erhalten werden, damit das darin stehende Wasser alsoforth abziehen könne, gleichs dann auch die Fuhr-Gleisen und andern in dem Weg befindliche Löcher hart und eben zu machen, solche mit Stein oder Grand aus dem nächsten Steinbruch oder Fluß zu befahren, bei erheischenden Umständen, und abgehenden Steinen aber mit Holz zu belegen, und mit Grand zu überführen, anmit auch die Graben in behöriger Breite und Tiefe zu erhalten, die daraus gearbeitete Erd, wann dieselbe aus Grand bestehet, oder sonst tauglich ist, zu Besserung des Wegs zu gebrauchen, die ohnnützige leimige Erd aber auf die andere Seite des Grabens zu legen, mithin keineswegs das Abfließen des Wassers von dem Weg zu behindern stehet, endlich aber die an den Wegen befindliche Hecken, Bäume und Holz auch höher nicht gelassen werden sollen, als daß dadurch gedachten Wegen die freie Luft, Wind und Sonnenschein nicht benommen werde.

Als befehlen höchstgedachte Ihro Churfürstl. Durchl. allen dero hiesigen Hochstifts-Beamten, Gerichtshaberen, auch Bürgermeistern und Rath in denen Städten hiemit gnädigst, jährlich im Frühjahr durch einige von denen verständigsten und bequemsten ihro untergebenen Gemeinheits-Personen, aller Weg, soweit einer jeden Gemeinheit Distrikt sich erstrecket, begehen und besichtigen zu lassen, ob die vielleicht zugemacht, verengt, verkränkt, umbgelegt, oder sonst verdorben sein möchten, und demnächst nicht allein die, durch welche solches verursachet, um selbige der Gebühr zu bestrafen, sich namhaft machen, sondern auch denjenigen, welchem die Besserung obliegt, anzeigen, und diese dahin anhalten zu lassen, auf daß zu bequemer Zeit nach vollendeter Sommer-Saat die Mängel ohnfehlbar geändert, auch überhaupt die Landstraßen und gemeine Weg gebessert werden;

Damit aber auch aus ungleichem Bericht deren Abgeschickten der dem Publiko so schädliche Unfleiß nicht zum andernmahl eingeleitet werde, sollen durch die Beamte und respective Gerichtshabern in ihro Distrikten vor abhaltenden Jahr Gericht fürhaupts mit 12 Mark so wohl bestraft, und annebst zu der ihnen obliegender Besserung angehalten, als auch die vorhin abgeschickt gewesenen Gemeinheits-Gliedern, im Fall sie in ihro Bericht eine gelinde Uebersicht gebraucht haben würden, mit viel schärferer willkühriger Brüchten-Straff belegt, und schließlichen von denen Beamten bei Ablegung der jährlichen Cameral-Rechnungen, wie und welcher gestalt gegenwärtige V. vermits abgehaltenen Augenschein bewürkter Weg-Reparation und beigetriebenen Straff-Gelderen befolget seyn, bei Vermeidung einer Brüchten-Straff von 5 Goldgulden docirt werden. Urkund beigedrucktem Hochfürstl. Geheimen Kanzlei-Insiegels.

Signatum Paderborn, den 24. Martii 1753.

Franz Ludwig von der Wenge.

(Wigand Prov. Recht der Fürstenthümer Paderborn und Corvey, Bd. 3 S. 257 Nr. 20.)

3) Ed. v. 30. Mai 1767 wegen Ausbesserung gemeiner Landstraßen.

Von Gottes Gnaden, Wir Wilhelm Anton, Bischof zu Paderborn u. s. w. Demnach uns verschiedentlich die Anzeige geschehen ist, auch klagend vorgebracht worden, daß die allgemeine Landstraßen fast durch gehends in so schlechtem Stande sich befinden; daß

dieselben Theils garnicht, Theils aber nicht ohne Gefahr passiret werden könnten; So haben wir uns daher, und auf gethanes Ansuchen getreuer Landständen bewogen gefunden, unseren sämmtlichen Beamten, und Gerichtshaberen hiemit aufzutragen, und zu befehlen, daß sie die, in ihren Jurisdiktions-Distrikten belegenen Landstraßen, Brücken und Stege, sofort in Augenschein nehmen, und deren Ausbesserung, sobald die Gerstensaat vollendet sein wird, unter der Aufsicht derer Dorfrichteren, und Gemeinheits-Vorsteheren, veranstalten, die dazu pflichtige Eingesessene, und Unterthanen des Endes aufbieten, solche dazu ohnverzüglich nachdrucksamst anhalten, und damit wenigstens so lang, bis zukünftiger Ernden, ohnausgesetzt fortfahren, die alsdann noch ferner nöthige Ausbesserung aber, und in so weit sie, wegen Kürze der Zeit, noch nicht geschehen können, in künftigem Herbst vollziehen sollen. Würde gleichwohl ein oder andere Gemeinheit sich hierunter ihrer Schuldigkeit entziehen, und bei der Wegebesserung, nachdem sie des Weges aufgeboten worden, nicht erscheinen, sondern vorsetzlich, ohne rechtmäßige Ursach zurückbleiben, so sollen von Beamten oder Gerichthaberen Tagelöhner angenommen, und durch solche die Wegebesserung verrichtet, das Taglohn aber auf die zurückgebliebene Gemeinheit vertheilet, und von selbigen, ohne Anstand exekutive beigetrieben werden. Auf gleiche Art soll auch verfahren werden, wenn ein oder andere Gemeinheit die, in der Landstraße belegenen Brücken, oder Stege, welche sie, dem Herkommen nach, in Stand erhalten muß, auszubessern, oder zu erneuern, sich weigern sollte, inmassen alsdann, auf ihre Kosten, die Brücken und Stege gemacht, oder ausgebessert, und die desfalls aufgegangene Kosten, von ihr wieder beigetrieben werden sollen. Und dafern sich auch begeben würde, daß Beamte und Gerichtshaber ihre Obliegenheit hierunter versäumeten, so soll wider sie mit willführlicher Strafs-Erklärung, und deren Beitreibung verfahren, auch, auf deren Kosten, die Kommission auf einen benachbarten Beamten, oder Gerichtshaber erkannt und erlassen werden. Wie nun diesem Unseren Befehl die schuldige Folge geleistet seyn, darüber haben gedachte Beamte und Gerichtshaber die Dorfrichter und Gemeinheitsvorsteher, als welche diesertwegen responsable sein sollen, nun und dann ad Protocollum zu vernehmen &c.

Urkundl. &c. Geben auf unserem Residenzschloß Neuhaus, den 30. May 1767.

Wilhelm Anton. mppr.

(Samml. der Paderborner Landes-Verordnungen, Bd. 3 S. 322, Wigand, Prov. Recht der Fürstenth. Paderborn und Corvey, Bd. 3 S. 270 Nr. 23.)

4) Regul. v. 14. März 1777 wie die Post- und Landstraßen verbessert werden sollen. (Samml. der Paderborner Landes-Verordn., Bd. 3 S. 106 Nr. 15.)

Dies Regul. enthält die Eintheilung der Straßen unter besondere Nummern und dazu angewiesenen Ortschaften, Anweisungen für die Wegebeamten und Bestimmungen über die Art der Leistung der Hand- und Spanndienste.

5) Ed. v. 22. Febr. 1783 wegen der Wegebesserung.

Von Gottes Gnaden Wir Friedrich Wilhelm Bischof zu Paderborn und Hildesheim &c. Thun kund &c., wie daß bey dem jüngst vorgewesenen Landtage Unsere treugehorsamsten Landstände von Uns unterthänigst verlangt haben, daß, da es zu Verbesserung und bequemer Austrocknung der gemeinen Landstraßen sowohl als der von einem Ort zum andern führenden Kommunikations-Wege gereichte, wenn die daran befindlichen hohen Bäume und Hecken abgehauen, und gänzlich hinweggeräumt würden, Wir darunter das nöthige und zweckdienliche zu verordnen gnädigst geruhen möchten.

Nachdem Wir nun diesem, das allgemeine Beßte bezielenden Gesuch zu willfahren keinen Anstand genommen haben, so ergehet an sämmtliche Beamte und Gerichtshabern hiermit Unser ernstlicher Befehl, daß sie

1) die ihnen untergebene Gemeinheiten, in deren Feldmarken die Landstraßen, oder die Feld- und Kommunikations-Wege belegen, aufbieten, und dahin anhalten sollen, daß sie die daran stehende Hecken und Sträuche, in so weit sie dem Wege hinderlich seyn oder den Sonnenschein, und daß sie die Luft nicht durchwehen und truckenen kann, benehmen, abhauen, imgleichen die, von denen an den Weg stehenden Bäumen abhangende Aeste kürzen, oder auch nach erfordernder Nothdurft, die Bäume selbst gänzlich wegräumen müssen; da aber dieses

2) nur von den engen Wegen zu verstehen ist, weil diese wegen der daran stehenden Hecken und Bäume von Luft und Sonne nicht ausgetrocknet werden können, so sind auch jene Hecken und Bäume, welche an den über 4 Wagenspuhr breiten Wegen befindlich sind, stehen zu lassen.

3) An den Orten, wo die Wege so enge sind, daß sie nur eine Wagenspuhr in der Breite halten, sollen dieselben so viel möglich, und zwarn so, daß sie wenigstens anderthalb Wagenspuhr in die Breite bekommen, erweitert werden, damit die Fuhrleute allezeit eine Spuhr zu halten nicht bedürfen; wo aber dieses nicht thunlich fallen will, da sollen

wenigstens die tiefen Gleisen und Löcher dergestalt angefüllt werden, daß darüber mit Bequemlichkeit gefahren werden könne;

4) wo es immer der Raum zuläßt, sollen an den Wegen die Graben aufgeschlagen, und dadurch der Abzug des Wassers, und daß die Wege allezeit eher abtrockenen, befördert, diese Graben aber alle Jahr von neuem aufgeräumet werden.

5) Mit dieser Ausbesserung der Wege soll gleich nach dem Winter und vor der Sommer-Saat der Anfang gemacht, sodann nach der Saatzeit bis zur Erndte und im Herbst nach der Wintersaat alle Jahre, und zwar unter der Anordnung eines jeden Orts-Beamten oder Gerichtsverwalters, und unter der Aufsicht des Dorfrichters oder Vorstehers fortgefahren werden.

6) Wenn es einer Gemeinheit wegen der Weitläuftigkeit ihrer Feldmark zu schwer fallen würde, diese Ausbesserung der Wege allein zu verrichten, so soll die nächste benachbarte Gemeinde dazu konkurriren, und dazu entweder unmittelbar, oder durch Requisitorialien aufgebotten werden, in so fern aber diesen Requisitorialien von dem benachbarten Beamten oder Gerichtshaber nicht deferirt werden wollte, soll darüber die Anzeige bei Unserm geheimen Rath geschehen, von diesem aber sofort erforderlichen Falls mit zureichenden Zwangsmitteln wider den, die nachbarliche Hülfe nicht leistenden Beamten oder Gerichtshaber verfahren werden.

7) Wer von den zur Wegebesserung aufgebottenen Unterthanen ohne zureichende und rechtsbeständige Ursache zurücke bleibt, der soll nicht allein in Gefolg des Wege-Reglements v. 14. März 1777 für einen versäumten Spanndienst 24 Gr. und für einen vernachläßigten Handdienst 6 Gr. bezahlen, sondern auch bei doppelter Straf den unterlassenen Dienst nachholen.

8) Diese Strafgelder sollen in den, Unserer Gerichtsbarkeit unmittelbar unterworfenen Ortschaften, Unseren Beamten zur Halbscheid zufallen, die andere Halbscheid aber Uns berechnet werden, wobei Wir Uns zu Unsern Gerichtshabern gnädigst versehen, daß sie eine gleiche Eintheilung in Ansehung der in ihren Gerichtsdörferen sich ergebenden Strafgeldern befolgen, mithin ihren Gerichtsverwaltern ebenfalls die Halbscheid davor zu ihrer Belohnung zulegen werden. Jedoch sind Wir hiedurch nicht gemeynet, besagten Gerichtshabern außer der von ihnen wohlhergebrachten, eine weitere und die auf Feldmarken sich erstreckende Jurisdiktion im mindesten zuzulegen.

9) Werden Wir jährlichs zweymal, als beim Eintritt der Erndte, und gegen die Mitte des Monats November durch unmittelbar abzuordnende, eine besondere Visitation unfehlbar vornehmen lassen, und sollte sich dabei ergeben, daß in ein oder anderer Gegend diese Wegebesserung unterlassen worden, soll dieselbe, sobald immer thunlich, durch Tagelöhner vollzogen, und die des Ends aufgehende Unkosten von denen Ortschaften, welche sie versäumet haben, zu $\frac{3}{4}$, von dem nachläßig gewesenen Beamten und Gerichtsverwalter aber zu $\frac{1}{4}$ unnachläßig beygetrieben werden.

10) Soll diese Unsere V. nicht allein durch den Druck bekannt gemacht, von den Kanzeln verlesen, und gehöriger Orten angeschlagen, sondern auch zu jedermanns Wissenschaft und schuldiger Nachachtung ins Intelligenzblatt eingerückt werden. Urkundlich rc.

Geben Paderborn den 22. Febr. 1783.

Friedrich Wilhelm.

(Paderbornische Landesverordnungen, Bd. 4 S. 202 Nr. 35, Wigand Prov. Recht der Fürstenth. Paderborn und Corvey, Bd. 3 S. 283 Nr. 31.)

6) Der (im Just. Min. für die Gesetzrevision ausgearbeitete) revid. Entwurf des Provinzial-Rechts des Fürstenthums Paderborn theilt mit, daß durch eine Allerh. V. im Jahre 1805 das Chausseebau-Regl. für die Grafschaft Mark v. 31. Mai 1796 (s. oben Abth. II. S. 212) auch im Fürstenthum Paderborn eingeführt worden sei.

E. Das Fürstenthum Corvey [1]).

Im Fürstenthume Corvey galt, nächst den provinzialrechtlichen Bestimmungen, das gemeine Recht. Durch die Einverleibung in das Königreich Westphalen verwandelte sich dieser Zustand, indem das G. v. 21. Sept. 1808 neben dem mit dem 1. Jan. 1808 eingeführten Code Napoléon, die ehemaligen allgemeinen und besonderen Gesetze, wie auch Observanzen, Gewohnheiten und Statuten nicht mehr anerkannte, die alte Gesetzgebung aber in Hinsicht derjenigen

---

1) Vergl. Starke a. a. O. S. 372.

Gegenstände bestehen ließ, worüber das neue Gesetzbuch keine Bestimmungen enthielt. Durch das Pat. v. 9. Sept. 1814 wurde mit Einführung des A. L. R., welches in Stelle des franz. Gesetzbuches trat, bestimmt, daß:

a) es bei denjenigen Provinzialgesetzen und Gewohnheiten, welche deshalb, weil sich über den Gegenstand derselben, in den bisherigen Gesetzen keine Vorschriften fanden, als fortbestehend waren beibehalten worden, auch künftig sein Bewenden haben solle;

b) daß die aufgehobenen Provinzialrechte in allen Fällen wieder ihre Wirksamkeit haben sollten, in welchen das A. L. R. über den Gegenstand derselben keine Bestimmungen enthalte.

Die Preuß. Gesetzgebung war de facto eingeführt worden. Erst das G. v. 25. Mai 1818 bestimmte im §. 1:

»In denjenigen Distrikten und Ortschaften, welche im Jahre 1813 mit den mit »Unserm Staate wieder vereinigten Provinzen zwischen der Elbe und dem Rhein »zugleich, oder auch erst im Jahre 1814 in Besitz genommen, und darauf in »Gemäßheit der Wiener Kongreßakte mit Unserem Staate vereiniget worden sind, »namentlich dem Fürstenthum Corvey u. s. w. hat es bei den Bestimmungen des »Pat. v. 9. Sept. 1814, mit Rücksicht auf welche Unsere Gesetze, nach Anleitung »der K. O. v. 20. Nov. 1814, bereits seit dem 1. Jan. 1815 eingeführt sind, sein »Bewenden.«

Es ergiebt sich hieraus, daß im Fürstenthum Corvey diejenigen vorhin geltenden Vorschriften, Rechte und Gewohnheiten noch in Gültigkeit stehen, welche Gegenstände betreffen, bei denen das A. L. R. auf die provinzialrechtlichen Bestimmungen verweist, oder wo dasselbe gar keine Bestimmungen über den Gegenstand enthält.

Da es nun aber für das Fürstenthum Corvey an einer Wege-Ordnung gänzlich fehlt, so ist daselbst in dieser Beziehung lediglich auf die betr. Vorschriften des A. L. R. Th. II. Tit. 15 Abschn. 1 zurückzugehen.

Die Verpflichtung aller Einwohner der an der Straße wohnenden Gemeinden zu Hand- und Spanndiensten für die Unterhaltung und Besserung der Wege ist zwar durch kein Gesetz ausgesprochen; allein es ist derselben nie widersprochen worden. Angedeutet ist dieselbe im §. 18 der Holzordnung von 1688, welcher bestimmt, daß das zur Besserung der Wege nöthige Holz nicht anders, als auf Anweisung der Förster solle geholt und verabfolgt werden.

Vergl. Wigand's Prov. Recht des Fürstenthums Paderborn und Corvey, Leipzig 1832, Bd. I. S. 320—322 u. 394.

F. Das Herzogthum Westphalen[1]).

1) Im Herzogthum Westphalen erhielt das A. L. R. in Gemäßheit des Patents v. 21. Juni 1825 (G. S. 1825 S. 153) mit allen dasselbe abändernden und ergänzenden Bestimmungen, v. 1. Dec. 1825 die gesetzliche Kraft und trat (mit Ausnahme der in den §§. 4 bis 13 a. a. O. erwähnten Einschränkungen) an die Stelle der bisher geltend gewesenen gemeinen Rechte und derjenigen Landesordnungen, oder der in ihnen enthaltenen Vorschriften, worin gemeines Recht aufgenommen, ergänzt oder abgeändert worden war.

Die bestehenden besonderen Rechte und Gewohnheiten, desgleichen diejenigen Landesordnungen oder Bestimmungen derselben, welche sich auf Provinzial-Rechtsverhältnisse beziehen, behielten dagegen fernerhin gesetzliche Kraft, und es sollte ein Verzeichniß derselben durch die G. S. publicirt werden.

Dies ist indeß nicht geschehen.

Der im Gesetz-Revisions-Ministerium ausgearbeitete revidirte Entwurf des Provinzial-Rechts des Herzogthums Westphalen (Berlin 1837) bezeichnet nun in Betreff des Wegerechtes als noch geltende Verordnungen die Wege-Ordnungen

---

[1]) Vergl. Starke a. a. O. S. 445.

v. 14. Jan. 1769 und v. 15. Nov. 1807 nebst dem Landtags-Abschiede v. 31. Dec. 1829. (Entw. des Prov. Rechts des Herzogth. Westphalen, Motive S. 2.)

Die beiden in Bezug genommenen Verordnungen lauten dahin:

a) V. v. 14. Jan. 1769.

Max Friedrich, Erzbischof und Churfürst 2c.

Wir ordnen, setzen und befehlen demnach hiemit ernstlich.

1) Sollen sämmtliche Landstraßen und andere Weege, Brücken und Steege von der gnädigst angeordneten Kommission mit Zuziehung Unseren Drosten und Beamten, wie auch Bürgermeister und Rath, in deren anvertrauten Distrikt die Weege gelegen, in Augenschein genommen, fort diese nach stracklicher Weisung und Aufsicht sothaner Kommission von denjenigen Gerichts-Amts, Stadt-Freyheits-Einsassen, in wessen Bezirk sie sich befinden, oder denen, welchen solches vermög Herbringen sonsten oblieget, allerdings hergestellt; die zerfallenen Brücken und Steege wiederum aufs neue errichtet und erbauet, sodann mit Lähnen versehen werden.

2) Obwohlen die Heer- und Landstraßen in anderen Ländern in einer Breite von 40 bis 50, und die andere auch Nachbar-Weege von 16 bis 30 Fuß nützlich erscheinen; so können doch in Gegenden Unseres Herzogthums Westphalen, wo der Boden steinig oder sonst trocken und hart befunden wird, mit 24 und 30 Fuß und die andern Weege mit 16 bis 24 Fuß nothdürftig bestehen und eingerichtet werden, in flachen und durchländigen Gegenden aber soll obangeführte mehere Breite nach Gutfinden und Ermessen Unserer gnädigst angeordenten Kommission eingeführet werden.

3) Weil nun die Straßen und Weege im Wasser und Fäule vertiefter, folgbar versunken, verflossen oder verfahren sind; so sollen, als viel die Landstraßen betrifft, selbe in der Mitte 3 und an den Seiten 2, die andern Weege aber in der Mitte 2 und an der Seite 1 Fuß höher als das Erdreich ist, aufgeführet, und diese Höhe so viel möglich mit Kiesel oder steinigem Grunde errichtet werden. Damit aber

4) das Wasser von und an den Landstraßen und Weegen desto besser abfließen, mithin selbige desto füglicher austrocknen und in guten brauchbaren Stand gebracht und erhalten werden können; so sollen neben denselben beiderseits, wann einerseits kein Abhang ist, Wassergraben in der Tiefe und Breite ausgeworfen werden, daß daraus so viel Grund, als zu vorbeschriebener Weg-Erhöhung erforderlich ist, genommen werden könne, gleichwohl kann diese Tiefe und Breite nach erheischenden Umständen von Unseren Kommissarien auf 3, 4 ad 5 Fuß eingeschränket werden; Weilen auch

5) die Erfahrung belehrt, daß die an denen Landstraßen und Weegen zu nahe stehende, den Schatten bringende, hingegen die durchstreichende Luft und Sonnenschein behindernde Bäume, Hecken und Sträuche die Austrockenung vornehmlich behindern, ohne Hindansetzung derselben aber die Herstell- so wenig, als die Unterhaltung derer Weegen nicht bethätiget werden kann, folgbar der geringe Vortheil, den der eigennützige Eigenthümer von diesen Bäumen und Sträuchen ziehen möchte, mit dem daraus dem Publiko zuwachsenden Schaden nicht zu vergleichen ist; so sollen künftighin keine Bäume und Sträuche an denen Weegen, sie mögen stehen auf Unseren Domainen, geistlich oder anderen freyen Grund, auch sonsten wie der Grund Namen und andere Freiheit haben mag, geduldet, sondern ohne die geringste Nachsicht fortgeschafft werden. Wir befehlen demnach Unseren Richtern, Gograven, Bürgermeister und Rath in denen Städten und Freyheiten, Schaffen und Vorstehern, daß sie sofort alle Bäume, Hecken und Sträuche von denen Landstraßen und Weegen respektive in ihren Städtischen oder Gerichts gemeinen Distrikten, denen Eigenthümer aber, daß sie auf ihren privaten neben den Landstraßen und Weegen hergehenden Gründen stehende Bäume, Hecken und Sträuche sammt denen Wurzeln auswerfen lassen, und falls sie damit binnen drey Wochen, nach Publikation dieses, nicht fertig, so solche Abhau- und Ausrottung nicht nur auf den saumseeligen Kösten verfüget, sondern auch von jedem nicht ausgeworfenen Baum 24 Groschen, und für jede Ruthe nicht weggeschaffter Hecken 18 Groschen, dann für jeden nicht ausgeworfenen großen oder drei kleine Sträuche 12 Groschen zur Strafe erlegt und diese mit denen ex officio commissionis verwendeten Auswerfungs-Kösten exekutive beigetrieben werden, dagegen sollen diejenige Bäume und Sträuche, welche zu Seiten der Landstraßen in einer Entfernung von 8 Fuß von den Graben belassen oder auch künftig angepflanzet werden können, unter der im obigen §. angeordneten Strafe, ausgeästet und gereiseret werden; Gleichwie Wir dann auch gnädigst verstatten, daß diejenige Hecken, womit Garten und andere Gründe eingefasset sind und welche in ihrer ordentlichen Schorr gehalten werden, wann selbige sich auswärts deren Graben befinden, beibehalten werden mögen, jedoch daß sie auf drei bis höchstens 4 Fuß abgeworfen und in solcher Höhe erhalten werden.

6) Wann die Landstraßen und Weege nach obigen Vorschriften von Hecken, Bäumen und Sträuchen befreyet, in Graben gelegt, aufgehöhet und recht applanirt sind, so soll

darauf wenigstens 1 oder nach Gutfinden Unserer Kommissarien 2 Fuß dick größere, dann kleinere Steiner, und letzlich Sand oder sandiger harter Grund gefahren werden, der zur Weegebesserung erforderlicher Grund oder Sand kann aus allen Gründen, wo solcher anzutreffen und dem ausbessernden Weeg am nächsten gelegen, es betreffe Unsere Domainen, geistliche, weltliche, freye, private oder sonstige Gründe ohnentgeldlich genommen und herbeigefahren werden, gestalten sich niemand dawiderzusetzen befugt, sondern solchen vielmehr bei Vermeydung willführlicher Strafe und straflicher Zwangsmittel verabfolgen zu lassen, schuldig und gehalten sein soll, falls aber durch die Ueberfahrt und Auswerfung deren Grund-Oertern gute Gründe, Aecker und Wiesen beschädigt wurden, so soll dafür dem Befinden nach eine dem Schaden proportionirte Vergütung dem Eigenthümer aus städtischen oder Freyheits gemeinen Mitteln wo selbe vorhanden, sonsten aber gleichwie von Gerichts, und Aemtern nach dem Schatzungsfuß angedeyen, und der verursachte Schaden nach gleich vorzunehmender ohnpartheyischer Schätzung bonificirt werden, jedoch ist zu Vermeidung dieser Köften so viel möglich dahin zu sehen, daß ohnschädliche Stellen zum Sandgraben ausgesucht werden.

7) Wo aber ein Mangel an vorgemeldeten Materialien erscheinen möchte, da sollen die Weege mit Holz oder Schantzen belegt und 2 Fuß dick mit tauglichem Grunde oder steinigter Erde befahren und zu Gehabung dieser Materialien wie im §pho precedente verfahren werden.

8) Wo tiefe Sümpfe, Springe oder sonst feuchter Boden in denen Straßen und Weegen sich finden, sollen in denen Straßen Rinnen oder umgekehrte Tröge quer gelegt, und wo es vonnöthen, Brücken gemacht werden, wodurch das Wasser ablaufen könne, und wo Steine füglich zu haben, soll man sich befleißigen die Rinnen und Brücken besonders über Bäche und starke Wasserläufe aufzumauern, wo aber das Wasser nicht allzuhäufig, mögen diese Ableitungen vermits zweier überzweig durch die Landstraßen gehender und ½ Fuß Oeffnung belassender von Stein und möstig aufzusetzenden Mauern („welche oben mit großen und platten Steinen zu bedecken und demnächst das ganze Werk mit gutem Kies wenigst auf 2 Fuß hoch zu überfahren ist") eingerechnet werden, nicht weniger sollen an Bergen und an denen gefährlichen Orten die Weege beiderseits mit guten Lehnen versehen, wo aber die Brücken und Lehnen nicht von Stein, sondern von Holz verfertigt werden können und müssen, sollen dieselbe nicht allein mit starken Brettern und Lehnen versehen, sondern auch dem Befinden nach mit langen Schanzen unter das Gehölz verfasset und folgends mit Kiesel und groben Sand überschüttet, wann auch die Schanzen mit der Zeit vergänglich, mit neuen wieder ausgebessert und wie vorgemeldet gehalten werden.

9) Wo die Fußpfäde nicht durch die Straßen gehen, sollen über die Graben gute und ziemlich breite Stege mit Lehnen auf einer Seite wenigstens gelegt und die Zäune nicht zu hoch noch unbequemlich, sondern also zugerichtet werden, daß alle und jede ohne Gefahr und Beschwer darüber kommen mögen.

10) Da auch an einigen Orten der Grund und Gelegenheit dermaßen gestellet, daß die Landstraßen und Weege nicht wohl beständlich gemacht und unterhalten werden können, so sollen solche und alle hohle Weege verlassen und über die Höhe neben denselben neue Weege, wo sich dieses wegen der Situation nur einigermaßen thun lasset, angelegt werden, dahingegen sollen die zu denen verlegenden Weegen erforderlichen Gründe, sie betreffen Unsere Domainen, geistlich- oder weltliche, freye oder sonstige Plätze um so mehr ohne Widerspruch hergegeben werden, als sehr das allgemeine Beßte dem Privat-Nutzen vorzuziehen stehet, wenn demnach ein solcher Grund, worüber der Weg verlegt wird, in einer Städtischen oder Freyheits-Distrikt gelegen, dem Eigenthümer von der Stadt oder Freyheit, ansonsten aber von denen übrigen Gerichts- oder Amts-Eingesessenen nach dem Schatzungsfuß, als weit es nicht aus dem alten Weeg herkommenden Preis füglich geschehen kann, nach Abzug dessen was er selbst beizutragen schuldig, nach ohnpartheyischer Schätzung ersetzet werden.

11) Sollen für diesmal und absque Consequentia nach Anleitung der von Unserem Herrn Vorfahren am Erzstift, Joseph Clement Christmildester Gedächtniß, auf Anstehen treugehorsamster Landständen im Jahr 1717 für Unser Herzogthum Westphalen erlassener Weeg-Ordnung von einer jeden Stadt und Freyheit, wie auch jedem Amt und Gericht in ihrem Distrikt nach Vorschrift dieser Unser gnädigsten V. die Landstraßen und Weege eingerechnet, die zur Erbauung und Reparation derer Brücken und Steegen, auch nöthig befundener Verlegung derer Straßen und Weegen wirklich erforderliche Köften und Auslagen, imgleichen jene Köften, welche nebst denen nöthigen Hand- und Spanndiensten die Adhibition besonderer Werk-Verständigen erfordert, mit der Aufsichts-Gebühr in Gemäßheit des §. 3 Eingangs erwähnter Weeg-Ordnung vom Jahr 1717 nach dem Schatzfuß eingetheilet und prästirt, auch da eine Stadt, Freiheit, Gericht, Amt oder Kirchspiel mit Einrichtung deren Landstraßen und Weegen merklich, andere aber wenig oder gar nicht belastet würden, eine billigmäßige Concurrenz und Gleichheit gehalten werden.

12) Sollen diejenige, welche von Unseren Commissarien zu Reparation deren Straßen und Weegen angewiesen und darzu verabladet werden, wann sie gänzlich ausbleiben 2 Thaler, und diejenige, welche eine Stunde nach der verordneten Zeit erscheinen, einen halben Thaler Straf zu erlegen schuldig, und diese sowohl als jene, welche das zu Erbauung oder Reparation, auch Verlegung deren Straßen und sonstigen Köften angewiesenes Quantum zu bezahlen säumig sind, dazu exekutive vermöget werden.

13) Städte, Freyheiten, Gericht und Aemter, falls unter ihnen wegen der Reparations-Schuldigkeit Streit entstehen sollte, den strittigen Weeg gemeinschaftlich ohne Anstand herstellen, nach Austrag der Sachen aber der Schuldige dem anderen die Köften ersetzen, gleichwohl soll in diesem sowohl als anderen bei der Weeg-Reparation sich etwa ergebenden Fällen der von ein- oder andere Theil an Hand genommen werdende Recursus nur Effectum devolutivum nicht aber suspensivum gewinnen.

14) Wann nun die Weege nach litterlicher Anweisung dieser Unserer Landesherrlichen V. in Stand gesetzet worden, und Uns darüber von denen angeordneten Kommissariis der unterthänigst umständliche Bericht erstattet sein wird; So wollen Wir, wie es mit der künftigen Unterhaltung gehalten werden soll, Unsere gnädigste Willensmeynung ferner zu erkennen geben, verordnen aber einsweilen hiermit, daß alle Graben- und Wasserleitungen in gehöriger Breite und Tiefe mittelst Auswurf und Säuberung beständig offen gehalten, die daher sich ergebende Erde, als lang die Straße mit Stein und Kies nicht überfahren ist, auf die Mitte derselben gebracht und gespreitet, nach vollendeter Begründung hingegen auswärts deren Graben auf die anschießende Gründe geworfen, die sich äussernden Spuren und Vertiefungen stetshin erfüllet und applaniret, nicht minder die an denen Hecken hervorkommende junge Ausschläge vor dem Frühjahre abgesetzet, und andere sonst neben denen Weegen anschließende junge Loden ausgerottet werden sollen, wo widrigens vor jedem nicht der Vorschrift gemäß unterhaltenen Schritt Weeges oder nicht ausgerotteter Lode der Säumige in eine Straf von 6 Groschen verfallen sein solle.

15) Hegen Wir zwarn zu allen und jeden Unserer Unterthanen, besonders aber denen vorgesetzten Obrigkeiten das gnädigste Zutrauen, sie werden diese auf das gemeine Beßte abzielende heilsamste V., strackliche befolgen, gleichwol haben Wir nun die Herstellung deren im äußersten Verfall gerathener Weegen desto sicherer zu befördern, gnädigst gut befunden, eine besondere Commission anzuordnen und dieser die Vollstreckung gegenwärtiger Landesherrlicher V. aufzutragen, und selbe dahin zu autorisiren, daß sie sich wider die Renitenten und Saumselige der starken Hand, womit ihnen auf Gesinnen Unsere Landdrost und Räthe, Beamte, wie Bürgermeister und Rath in denen Städten und Freyheiten assistiren sollen, allenfalls auch der militairischen Hülf bedienen können.

16) Schließlich wollen Wir diejenigen, welche zu denen Weeg-Reparationen verpflichtet sind oder dazu bis dahin concurrirt haben, durch gegenwärtige Unsere gnädigste V. von der proportionirlichen Beyhülf und Beytrag zu denen Köften keineswegs befreyet, sondern vielmehr darzu ausdrücklich angewiesen haben; Und soll dieses Unser gnädigstes Regl. zu jedermanns Wissenschaft und Nachachtung von denen Kanzeln gehörend publiziret, anbey dem Wochenblatt einverleibet werden. Bonn den 14. Jan. 1769.

(Scotti's Samml. Churkölnischer Gesetze und Verordnungen, Abth. I. Th. 2. S. 891 Nr. 642, und Rintelen Prov. Recht des Herzogth. Westphalen, Paderborn 1837, Anhang, S. 256 Nr. 5.)

b) V. v. 15. Nov. 1807.

Ludewig, Großherzog rc. rc. Um die Zweifel zu beseitigen, welche in Unserem Herzogthum Westphalen über die Pflicht der Konkurrenz zum Wege- und Brückenbau noch hin und wieder erhoben werden, und in der Absicht um den Fuß des Beitrages zu dieser Art der öffentlichen Lasten, auf eine Art zu reguliren, die dem Wohle des Staates völlig entspricht, finden Wir Uns veranlaßt, mit Beziehung auf Unsere V. v. 1. Okt. 1806, wodurch alle Befreiungen vom Beitrag zu öffentlichen Lasten aufgehoben sind, für Unser Herzogthum Westphalen folgendes allergnädigst zu erklären und zu verordnen:

§. 1. Alle Freiheiten von der Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung der Post-, Heer- und Landstraßen und der Brücken zu concurriren, sind aufgehoben.

§. 2. In Ansehung der Frage: wenn der Bau und die Unterhaltung dieses oder jenes bestimmten Weges oder Straße oder Brücke obliege, behält es bis auf weitere V., bei den frühern, hierunter bestehenden Normen, insbesondere beym Wege-Edikt vom Jahre 1769 sein Bewenden, nur mit dem Unterschied, daß alle, bisher etwa behauptete Befreiungen wegfallen.

§. 3. Der Fuß oder das Verhältniß, wonach ein jeder zu concurriren hat, bestimmt sich in Zukunft definitiv durch die Resultate der Steuerrektifikation. Die Wegebaulast und was damit zusammenhängt, wird nach dem Steuerfuß getragen.

§. 4. Bis zur Beendigung der Steuerrektifikation, concurrirt der schon vorhin

Schatzpflichtige nach dem bestehenden Schatzungsfuß, der vorhin Befreite aber, nach dem, für den Zweck der Kriegslasten in den Jahren 1806 und 1807 ausgemittelten fingirten Schatzungsanschlag.

§. 5. Der Weg- und Straßenbau geschieht gegen Lohn, durch gedungene Arbeiter und Fuhren.

§. 6. Sind freiwillig gedungene Arbeiter oder Fuhren nicht in hinreichender Menge zu haben, so sind diejenigen Communen und diejenigen Gutsbesitzer, denen der Bau der befragten Wegstrecken obliegt, verbunden, die erforderlichen Hand- und Spanndienste gegen einen billigen Lohn in natura zu leisten.

§. 7. Diese Handdienste werden nach Zahl der Köpfe und die Spanndienste nach der Anzahl des Zugviehes, was ein jeder besitzt, der Reihe nach geleistet.

§. 8. Einem Jeden steht es frei, statt seiner Person oder statt seines eigenen Zugviehes, einen anderen Arbeiter oder andere Fuhren, insoferne beide tauglich sind, zu stellen.

§. 9. Von der Pflicht, gezwungene Hand- oder Spanndienste zum Wegbau, und was damit zusammenhängt, zu leisten, oder für sich selbst einen anderen Arbeiter oder anderes Gespann zu stellen, sind befreit

1) In Ansehung der Handdienste:
   a) alle Personen, welche ein Staatsamt, Kirchen- oder Schulamt bekleiden, oder in Diensten der Kommune stehen, und welche mithin, ohne ihre, zum Besten entweder des Staats im Ganzen, oder der Kommune gereichenden Amtsverrichtungen zu vernachlässigen, diese Naturaldienste nicht würden leisten können;
   b) alle Personen, welche nicht Mitglieder oder Beilieger der Kommune sind, in welcher sie sich aufhalten.
2) In Ansehung der Spanndienste:
   a) alle Pferde, die blos zum Reiten gebraucht, oder die hauptsächlich zum Reiten von einer solchen Person gehalten werden, welche wegen des öffentlichen Dienstes ein oder mehrere Reitpferde halten muß;
   b) alle Pferde, die blos als Kutschenpferde gehalten werden;
   c) alle Postpferde, wenn dieselben einzig zu diesem Zweck gehalten werden.

§. 10. Unsere Westphälische Regierung hat nach Grundsätzen der Billigkeit die Taxe zu bestimmen, welche für einen Handdienst oder für einen Spanndienst (§. 6) nach Verschiedenheit des Zugviehes, der Anzahl desselben, des zu gebrauchenden Geschirrs und dem Preise des Futters, bezahlt werden soll.

§. 11. Der Geldbetrag, welcher zur Zahlung dieser gezwungenen Naturaldienste erforderlich ist, wird auf dieselbe Art, wie die übrigen Kosten ausgetheilt und getragen. (S. §. 3 und 4.)

§. 12. Die Freiheit von den Natural-Diensten (§. 9.) befreit nicht von der Verbindlichkeit zu Geldbeiträgen nach dem Steuerfuß, Behufs des Wegbauens und dessen, was damit zusammenhängt, von den steuerbaren Objekten, die der Eximirte besitzt.

§. 13. Es steht einem Jeden frei, ob er den Geldbeitrag zur Zahlung der zu dingenden Arbeiter und Fuhren durch eigene Hand- oder Spann-Dienste, nach dem Preis, den die Lohn-Arbeiter oder Lohnfuhren erhalten, abverdienen will.

§ 14. Er muß sich aber, daß er dieses wolle gleich beim Anfang der Wegbauarbeit gegen den, der die Geldbeiträge zu erheben hat, erklären. Der Letztere hat dann Demjenigen, der den Wegbau dirigirt, unverzüglich die Anzeige davon zu machen.

§. 15. Arbeitet er faul oder schlecht, so kann, nach Verhältniß dessen, was er weniger oder schlechter arbeitet, als ein gedungener Arbeiter, die vorher für ihn bestimmte Taxe herabgesetzt und er angehalten werden, verhältnißmäßig länger zu arbeiten.

§. 16. Bei anhaltender Faulheit soll er ganz von der Arbeit weggewiesen, und ausser der Strafe, womit er alsdann belegt werden soll, angehalten werden, seinen Beitrag in Geld zu leisten.

§. 17. Die Vorschrift der §§. 15 und 16 gilt auch für den Fall, wenn gezwungene Handdienste oder Spanndienste aufgeboten werden. (S. §. 6.)

§. 18. Derjenige, welche in Entrichtung seines Geldbeitrags säumig ist, kann auf Gutfinden der Regierung angehalten werden, seine Quote durch Hand- oder Spanndiensten, wie solches die Regierung bestimmt nach der bestehenden Taxe abzuverdienen.

§. 19. Das Wege-Edikt v. 14 Januar 1769 wird in allen Punkten, die mit den in gegenwärtiger Verordn. sanktionirten Normen nicht im Widerspruch stehen, ausdrücklich bestätiget, insbesondere auch in Ansehung der Vorschrift, daß in dem Fall, wenn der Wegebau an einer oder mehreren Stellen, denjenigen, denen er zunächst obliegt, zu schwer fallen sollte, andere Bezirke, auf das pflichtmäßige Erachten Unserer Regierung, von derselben zur Konkurrenz können angewiesen werden. Im Fall einer solchen Konkurrenz treten in Ansehung der Grundsätze, wonach die Repartition der Last, unter die Kommunen und Gutsbesitzer in demjenigen Bezirk, dem die Konkurrenz auferlegt wird, zu machen ist,

sowie in Ansehung der Arbeit selbst, und der im Nothfall zu leistenden gezwungenen Hand- und Spanndienste, alle diejenigen Normen ein, welche in dieser gegenwärtigen Verordn. vorgeschrieben sind. Darmstadt den 15. Nov. 1807.

(Scotti, a. a. O., Abthl. II. Thl. 1 S. 285 Nr. 246. Rintelen, a. a. O., S. 271 Nr. 10.)

Dazu:

R. der Großherzogl. Hessischen Reg. zu Arnsberg v. 30. Sept. 1809.

Da nach aufgehobenen Freiheiten und der neuesten Aemter Organisation die vorher freien Güter zu allen auf ein Amt ausgetheilten Lasten beitragen, folglich die Miteingesessenen des Amtes erleichtern, dagegen aber auch die Vortheile des gesellschaftlichen Verbandes in gleichem Maaße empfinden müssen, so kann das vorher hier und da bestandene Herbringen, daß die Unterhaltung eines Weges oder Brücke dem Gutsbesitzer, in dessen Bezirk solcher Weg oder Brücke gelegen, ausschließlich obgelegen habe, fernerhin nicht weiter bestehen, sondern wird hiermit aufgehoben.

Und da hierdurch auf eingegangene höchste Entschließung die Wege-V. v. 15. Nov. 1807 §. 2 erläutert worden ist, so haben sich alle Behörden hiernach künftig zu achten.

(Scotti, Samml. der Gesetze u. V. für das vormalige Churfürstenthum Cöln, Abthl. II. Thl. I. S. 463 Nr. 358.)

2) In Betreff der Bezirks-Straßen im Großherzogthum Westphalen, vergl. die unter Abthl. II. oben S. 172 ff. mitgetheilte betreffende Gesetzgebung.

G. Die Grafschaft Mark[1]).

1) V. der Churfürstl. Regierung zu Cleve v. 23. Febr. 1676 rücksichtlich der in Cleve und Marck überall zu bewirkenden Reparatur der Wege, Brücken und Stege.

1) Die Wege müssen überall dergestalt verbreitert werden, daß zwei sich begegnende Fuhrwerke neben einander vorbeifahren können, die breiteren Wege dürfen aber nicht geschmälert werden; die Ausfüllung der ausgefahrenen Stellen muß mittelst Erdbollen, Holz oder Faschienen und mit einer Decke von Erde oder Sand geschehen, auch müssen die Wege höher als das anschließende Feld oder die angrenzenden sumpfigten Stellen gelegt, mit Seitengraben versehen, und das aus letzteren gewonnene Material zur Erhöhung der Wege verwendet werden, die zur Seite der Wege den Luftzug und Sonnenschein hindernden Bäume und Hecken müssen, jedoch ohne Nachtheil der Gefrachte zur rechten Zeit weggehauen und das dadurch gewonnene Holz zur Wegereparatur verwendet werden.

2) Die Bäche und Gräben müssen gehörig gereiniget, mit Brücken versehen und da, wo erstere den Weg durchschneiden, unter hohlen Bäumen oder sonstigen Kanälen durchgeleitet werden.

3) Die Fußsteige und Seitenwege müssen ebenfalls in guten Stand gestellt und mit den erforderlichen Auftritten, Leiterchen zum Ueberschreiten ꝛc. versehen werden, damit sie auch zur Winterszeit bei starken Wassergüssen gebraucht werden können.

4) Wenn die Wege wegen ihrer Grundlosigkeit nicht in dauerhaften Zustand gesetzt werden können, sollen sie über das benachbarte Grundstück, es sei Acker, Wiese, Gehölz oder Kamp, mit Einreißung der Hecken, gelegt und den dadurch Beschädigten die Schadloshaltung von den zur Wegereparatur Verpflichteten geleistet werden.

5) Die ausserhalb der Feldmarken der Städte und Freiheiten herkömmlich zur Wegereparatur verpflichteten Unterthanen sollen, im Fall der Unvermögenheit für jetzt jedoch ohne Consequenz, durch desfallsige Mitwirkungen der benachbarten Kirchspiele und Dorfschaften unterstützt werden.

6) Streitigkeiten über herkömmliche Verpflichtung zur Wegereparatur sollen genau untersucht und verglichen werden, in Ermangelung des Letzteren soll der Streit zur landesherrlichen Entscheidung gebracht werden.

7) Die Wege sollen „beheeret" in gute, mittelmäßige und böse Wege eingetheilt, gemessen, jedem Kirchspiele, und in diesem jeder Bauerschaft, nach Maaßgabe der darin befindlichen Güter, eine verhältnißmäßige Quote zur Reparatur überwiesen, und halbjährig durch die Beamten eine Wegeschau gehalten werden; die bei Letztern sich ergebenden Unterlassungen der Wegereparatur sollen auf Kosten der Säumigen nachgeholet werden.

8) Die Beamten werden zur Verwirklichung der obigen Vorschriften binnen sechs Wochen angewiesen; die gegenwärtige Verordnung soll alljährlich Anfangs April und

---

[1]) Vergl. Starke, a a. O., S. 414.

September wiederholt und mit dem Zusatz verkündet werden, daß vier Wochen nach ihrer Publikation die Wege, Bäche und Wasserleitungen in schaubaren Zustand gesetzt werden müssen.

(Scotti, Samml. der Gef. u. V. für das Herzogthum Cleve und die Grafschaft Mark, Thl. I. S. 546 Nr. 333.)

2) Ed. v. 25. Juli 1730 wegen der Wegebesserung in Cleve und Mark [1]).

Friedrich Wilhelm, König 2c. 2c. Zur besseren Instandhaltung der sehr vernachlässigten Straßen und Wege in Cleve und Mark und unter der Bestimmung, daß die Wege überall dergestalt verbreitert werden müssen, daß zwei Wagen füglich aneinander vorbeifahren können, wird verordnet:

Erstlich müssen die Wege mit dicken Erdbollen und dauerhaftigen und zusammengemachten Reyß und anderen Holz aus- und mit Erde, Sand oder steinigten Grund, wenigstens zwei Fuß hoch dergestalt angefüllet werden, damit der Weg sowohl zum fahren, als reiten brauchbar werde, wie dann, wenn etwas ausgefahren, und die Erdbollen und das Holz blos werden, sie dieselbe wiederum mit Erde und so viel möglich mit steinigtem Grund oder Sand bedecken und ein merkliches höher, als das neben liegende Land, oder niedriger, morastiger und sumpfigter Grund ist, machen, das auf denen anschiessenden Hecken stehende Holz, durch dessen Behinderung die Wege von der Sonne und von dem Winde nicht ausgetrucknet werden können, weghauen und das Holz mit zu Verbesserung der Wege, dann auch den Auswurf und Erde aus dem nebengehenden Graben zu der Anhöhung mit gebrauchen sollen. Es soll auch bei schwerer Strafe niemand sich unterstehen auf gemeinen Wegen einige Plaggen oder Wasen zu machen, als wodurch die Wege nur erniedriget und verdorben werden.

Vors Zweyte, sollen sie die kleinen Flüsse und Bäche überall gebührlich ausreinigen und über dieselbe nothdürftige, beständige Stege oben mit Ranken hinlegen, auch damit die geringe fliessende Feld- und Regen-Bächlein in ihrem Laufe gehalten werden, deren Gänge von Holz und anderen behinderlichen Sachen reinigen und wo sie durch die Wege laufen unter hohlen Bäumen oder geringen Brücklein hergeleitet werden, auch dieselbe an beiden Seiten mit starken Erdbollen und dauerhaftem Holze wohl befestigen.

Vors Dritte, sollen sie die Fluß-Stege und Seitenwege überall nach jeden Orts Gelegenheit beständig verbessern, auch dieselbe mit Auftritten und kleinen Leitern also versehen, damit sowohl alte als junge Leute als auch Bothen und andere, welche Last zu tragen haben, füglich auf- und absteigen mögen, sie auch beständig unterhalten, und die Wege mit nöthigen Funderen oder kleinen Brücken, Seitenlehnungen und sonsten dergestalt einrichten, damit man gemächlich zu und über die Brücken bei winterlicher Zeit, insonderheit da sich große Wasser ergießen, ohne Beschwer kommen könne.

Wann auch vors Vierte, die Wege ein und andern Orts, ihrer Grundlosigkeit halber, nicht beständig aufgemachet werden können, sollen zur Beförderung des gemeinen Besten und der Commercien, über den nächst bequemen Kamp, Acker, Wiese, Busch oder Gehölze, die an den Weg stoßen, mit Ein- und Niederreißung der Hecken, Graben oder Zäune, die Wege geleget, hergegen die verlassenen Wege denen, so dadurch den Grund verlieren, wieder überlassen, und sachten von allen und jeden, welche zur Verbesserung derselben schuldig und gehalten seynd, geziemende billig einstige Erstattung geschehen.

Vors Fünfte, wofern diejenige, welche die Wege ausser den Feldmarken der Städte und Freiheiten (immassen dieselbe daselbst die Wege gebührend aufzumachen haben) von Alters zu machen schuldig seynd, etwa unvermögend sein möchten, sollen die nächst gelegene Kirspiele, Dörfer oder Bauerschaften, die obangezogene Verbesserung der Wege, jedoch nur vor diesmal und ohne Nachtheil und Consequenz werkstellig machen. Würde aber auch

Vors Sechste streitig sein, wer vor Alters die Wege zu machen schuldig seyn, alsdenn sollen Beambte mit Zuziehung unsers Ober-Weg-Grafen solchen Streit gründlich zu untersuchen und zu vergleichen sich bemühen, und wofern der Vergleich nicht reussiren wollte, alsdenn die Acta zu Unserer Cleve und Märkischen Krieges- und Domainen Kammer zu fernerer gnädigster Verordnung einsenden, und was sonsten zu schleunigen Aufmachung der Wege ersprießlich sein könne, berichten, da wir denn die Gebühr verfügen werden. Und damit

Vor das Siebente Unsere hierunter führende heilsame intention so viel desto besser ins Werk gerichtet, und die Wege beständig gut unterhalten werden mögen; So verordnen Wir allergnädigst und ernstlich, daß die Wege, welche einer beständigen Reparation

---

[1]) Dies Ed. ist von der Kriegs- und Domainen-Kammer zu Cleve unterm 24. Aug. 1730 publicirt und am 25. Febr. 1733, 7. Juli und 16. Nov. 1734, 5. Sept. 1735, 23. Juli 1740, 19. Jan. 1741 und 26. Juli 1742 erneuert worden.

unterworfen seyn, gleich den Dämmen in gewisse Schläge oder Blöcke geleget und unter die Eingesessenen jeden Ambts oder Kirspels vertheilet werden sollen, so daß ein jeder ganzer, halber und anderer Bauer und Kötter nach Proportion ihrer zu haltenden Pferde wissen möge, welchen District er zu unterhalten habe, welches Unsere Beambte mit Zuziehung Unseres Ober-Weg-Gräfens in 6 Wochen nach dato publicationis dieser Unserer Verordnung, bei Vermeidung schwerer Verantwortung ohnnachbleiblich einzurichten, und die Reparationis Unserer Kriegs- und Domainen Kammer einzusenden haben. Und soll

Achtens, Unser Ober-Weg-Grefe jährlich einmal, nämlich gleich nach verrichteter Sommer Saat dergleichen Wege mit Zuziehung der Beambten visitiren, wie er alles befunden, protocolliren, den Saumhaften nach Befinden eine billig mäßige Brüchte ansetzen, und das ohnreparirte in Gegenwart der Beambten den wenigst annehmenden sofort auf den Wiederpfennig verdingen lassen, auch jährlich davon nebst Einsendung der Protocolli berichten. Auch haben

Neuntens die Beambte dafür zu sorgen, daß bei Setzung der Wege-Weiser die Meilenzahl auf beiden Seiten der Arme notiret und angezeiget, die Wege-Weiser selbst auch wohl unterhalten, und wan ein Arm abfällt, oder sonsten der Wege-Weiser schadhaft wird, solcher Schade oder Mangel sogleich wieder redressiret werde.

(Folgen die Anordnungen wegen der Publikation des Edikts.)

Berlin d. 25. Juli 1730.

(Scotti, a. a. O., Th. II. S. 1097. Nr. 1098.)

3) Ed. v. 7. Jan. 1769 wegen der Wegebesserung in der Grafschaft Mark.

Friedrich, König ꝛc. Thun kund ꝛc., daß nachdem über die schlechte und an verschiedenen Orten in Unserer Graffschaft Marck, fast unbrauchbar gewordene Wege, Dämme und Brücken, von denen Reisenden Post-Aemtern und Fuhrleuten, Klage geführet, auch angezeiget worden, daß solche nach der Vorschrift derer von Uns erlassenen Regl. und C. V. v. 25. Julii 1730. 28. Mart 1763 und 20. Mart 1765 [1]) nicht in gehörigen Stand gestellet, noch unterhalten würden, wodurch dann das Commercium gestöret, denen reisenden Fremden und Einheimischen die Communication von einem Ort zum anderen beschwerlich gemachet, auch die Felder durch die Nebenwege verdorben, und dem Landmann großer Schade verursacht werde; Wir aber solchen Unordnungen länger nachzusehen, nicht gemeinet sind, sondern wollen, daß alle Wege in der Graffschaft Mark in solchen Stande gestellet werden sollen, daß sie bei aller Jahreszeit gebrauchet, denen Reisenden die Passage erleichtert, und das Commercium ungehindert getrieben werden könne: Als haben Wir nöthig erachtet, ein besonderes Wege-Regl. entwerfen, und zu jedermanns Achtung durch den Druck bekannt machen lassen.

Wir verordnen demnach und befehlen hiermit ernstlich und nachdrücklich.

§. 1. Alle Land- und Poststraßen sollen wenigstens auf 24 bis 48 Fuß breit angeleget werden, in dem gebürgigten Suderländischen Theile der Graffschaft Mark aber, so viel es die Felsen zulassen wollen 12 bis 16 Fuß breit, wo aber gar keine Verbreitung zum Exempel bei blossen Felsenwänden möglich ist, sollen Ausweichungs- und Warteplätze durch Sprengen gemacht, oder durch Meissel und Pickel ausgehauen werden, und zwar in solchen Distancen, daß man beständig von einem zum andern, sehen könne.

§. 2. Alle übrigen Wege von einer Stadt zur anderen, und von einem Dorfe zum anderen, wohin keine Post- oder Landstraßen gehen, sollen 12 bis 16 Fuß breit angeleget werden, jedoch wird in dem Theile der Graffschaft südwärts der Ruhr auf die Beschaffenheit der Berge und Felsen, wie im vorhergehenden §pho bemerket, mitgesehen.

§. 3. Damit das Regenwasser von denen Post- und Landstraßen desto geschwinder ablaufen könne, so sollen solche in der Mitte 4 Fuß, und an Seiten 2 Fuß höher, als das Terrain auf beiden Seiten ist, angeleget, und in solcher Höhe beständig erhalten werden, im Süderlande wird jedoch abermals nur darauf gesehen, daß aus denen hohlen, zwischen den Klippen gehenden Wegen, das Wasser in selbige nicht zu sehr herein stürzen, und selbige ausspülen, oder zur Winterszeit mit Eis belegen könne, sondern solches durch Seiten-Rennen abgeleitet werde.

§. 4. Weilen die übrigen Wege von einer Stadt zur anderen, und von einem Dorfe zum anderen, schmaler angeleget werden können, als die Hauptstraßen, so kann auch deren Erhöhung, in der Mitte auf 2 Fuß und an den Seiten auf 1 Fuß höher, als das Terrain ist, hinreichend sein.

---

[1]) Die C. V. der K. Kriegs- u. Dom. Kammer zu Cleve v. 28. März 1763 (Scotti, a. a. O., Bd. 3. S. 1530. Nr. 1772) und v. 20. März 1765 (a. a. O., S. 1619. Nr. 1864) enthalten nur transitorische und technische, sowie polizeil. Anordnungen in Bezug auf die Reparatur der Landstraßen.

§. 5. Weil die Hecken und Sträucher behindern, daß die Sonne und der Wind, die Wege austrocknen können, die Erfahrung auch lehret, und der Augenschein überall klar erweiset, daß die Wege, welche mit Bäumen und Hecken besetzt sind, nicht allein niemals in guten Stande sich befinden, sondern auch von Zeit zu Zeit schlimmer, und endlich ganz faul und unbrauchbar werden, nicht weniger, daß alle zur Verbesserung derselben angewandte Kosten, vergeblich sind, und der geringe Vortheil, den eigennützige Eigner von denen Bäumen ziehen möchten, dagegen nicht zu vergleichen ist.

Als sollen künftighin keine Bäume, Hecken und Sträucher an denen Wegen, besonders in fetten oder Kley-Lande, sie mögen stehen auf unseren Domainen, anderer freien Gründen, oder sonst, wie der Grund, Namen und andere Freiheit haben mag, geduldet, sondern ohne die geringste Nachsicht weggeschaffet werden.

Wir befehlen demnach allen Land- und Steuer-Räthen, Magisträten, Kreis-Einnehmern, Jurisdictions-Richtern, Bauern, Schuldheissen, Scheffen und Vorstehern, daß sie sofort alle Bäume, Hecken und Sträucher von den Landstraßen und gemeinen Wegen, in so ferne solche besonders über fetten Kley-Grund gehen, durch die Eigner auf deren Grund sie stehen, abhauen lassen, welches binnen 2 Monaten nach Publikation dieses Regl. von ihnen geschehen sein muß, widrigenfalls solches auf der Säumigen Kosten verfüget, und ohne Nachsicht durch dazu beorderte oder bedungene Leute bewerkstelliget werden wird.

§. 6. Gleichwie aber die Bäume, denen Sand-Wegen nichts schaden können, weilen diese aus der Natur trocken sind, überdem der Sand, wenn er etwas feucht ist, besser stehen, und das Wagengeleise offen bleibet; so wird von Nutzen sein, daß auf beiden Seiten solcher Sandwege, Alleen von Bäumen gesetzt werden, jedoch sollen die Wege damit nicht enger, als auf 50 Fuß breit eingeschränket, noch Hecken oder Sträucher an denselben geduldet werden, es wäre dann, daß an einem dergleichen die vorbeschriebene Breite haltenden Wege, lebendige Frechtungen anschiessen möchten, welche in diesem Falle, jedoch unter der expressen Bedingung, daß solche nicht höher als zwei und einen halben Fuß hoch sind, und daß der neue Ausschlag ohnfehlbar alle zwei Jahre abgehauen werde, gestattet werden können.

§. 7. Da auch die Landstraßen und Wege nicht überall von der Ueberschwemmung, sowohl von dem Regenwasser, als besonders in der Niederung von dem Quellwasser befreiet, noch nach den 3. und 4. §phis erhöhet werden können, es sei denn, daß das Wasser durch Graben abgeleitet werde; Als ordnen und befehlen Wir hiermit, daß alle Wege, die nicht aus der Natur die erforderliche Höhe haben, oder die nicht über sandigten und felsigten Boden gehen, und von selbst trocken sind, auf beiden Seiten in Graben geleget werden sollen.

§. 8. So vielfältig aber die Beschaffenheit des Terrains ist, über welches die Wege gehen, eben so vielfältig würde die Breite und Tiefe derer Gräben, zu beiden Seiten derer Wege vorgeschrieben werden müssen, wenn solche auf alle Fälle quadriren sollten, damit aber hierunter nicht mehr und nicht weniger bestimmt werde, als nöthig ist;

Als wird die Breite und Tiefe derer Graben, dergestalt festgesetzet, daß daraus so viel Erde genommen werden soll, als zu der §. 3 und 4 vorgeschriebenen Erhöhung derer Wege, und zu Abführung des Wassers nöthig ist.

Südwärts der Rhur in den Gebirgen und Felsen cessiret die Leitung der Wege in Graben mehrentheils von selbst, und wird nur darauf gesehen, daß das Regen- und Quellwasser, auch das vom Gebürge hereinkommende sie nicht ausspüln, und darin Löcher reisse, sondern aus den Wagen abgeleitet werde.

§. 9. Die Erde, so aus den Graben auf beiden Seiten gegraben wird, soll nicht, wie bisher zum äussersten Verderb der Wege geschehen, nahe bei dem Graben niedergeleget, und der Weg in der Mitte niedriger, als an beiden Seiten, belassen werden, sondern es soll dieselbe sofort, wie sie ausgegraben wird, in die Mitte des Weges geworffen, und daselbst geschlichtet und planiret werden.

Derjenige, so dagegen handelt, und die Wege verdirbet, soll für jede Ruthe, wo er die Erde nicht nach der Vorschrift ausgeworfen, und den nämlichen Tag geschlichtet hat, mit 1 Thlr. Strafe beleget werden.

Auch sollen alle Land- und Steuer-Räthe, Magisträte und alle übrigen Bediente, denen die Direktion und Aufsicht der Wegebesserung aufflieget, dahin sehen, und sofort verfügen, daß solche nicht in die Mitte desselben Weges aufgeworfene Erde, auf Kosten desjenigen, der sich hierunter mangelhaft finden läßt, dahin geschlichtet und planiret werden.

§. 10. Bei lettigten, thonartigten, leimigten, oder sonst ganz fetten Erdreiche aber, ist die Auswerfung der Erde aus den Graben, auf den auch schon thonartigten, kleyigten Weg nicht rathsam; weil solcher dadurch bei nasser Witterung nur tiefer und morastiger und fast inpassable wird, mithin das Fahrwerk tiefer hineinfällt, weshalb dann die nöthige Erhöhung mit Anfahrung Sandes und Kießes, vornach allenfalls zufolge §. 17 zu graben

und auf privat Ländereien zu bohren erlaubt sein soll, oder, wenn solcher nicht zu haben, andere engere mit Sand vermischten Erdreiche zu bewerkstelligen ist.

Gleich dann auch im Süderlande, wo Steine und Grand genug, auch nahe bei zu haben, an solchen Orten, wo noch Graben längst den Wegen sind, die Auswerfung der Erde aus selbigen auf die Wege am wenigsten nöthig sein wird.

§. 11. Da es den Eigenthümern der auf die Wege anschießenden Grundstücke zum besten Nutzen gereichet, wenn die Wege auf beiden Seiten in Graben geleget sind, indem dadurch ihre Gründe von dem Ueberlauf des Viehes und von dem Ausbrechen derer Fahrzeuge, mithin von denen Nebenwegen befreiet werden, auch das Regen= und Quellwasser dadurch von denen Gründen abgeführet wird.

Als ordnen und befehlen Wir, daß ein jeder Eingener nach der Länge und Breite seines Grundstückes den Graben neben dem Wege aufräumen, und die Erde nach der Vorschrift, wo es dienlich und dem Wege nicht schädlich ist, in denselben und dessen Mitte aufwerfen und schlichten, sonst aber bei leimigten, thonartigten fetten Kley=Grunde, ausser dem Wege, so gut er kann, hinlegen soll.

Würde der Eigner des Grundstückes diese Auswerfung des Grabens, längst demselben unterlassen; muß solche durch zu bestellende Leute und bei denen jährlichen Wege=Reparationen auf dessen Kosten geschehen.

§. 12. Gleichwie es nun der Nachsicht derer Land= und Steuer=Räthe, Magisträte, Kreis=Einnehmer, und Jurisdictions=Richter, einzig und allein zugemessen ist, daß die Abhauung derer Hecken, Bäume und Sträucher, desgleichen die Anlegung und Aufräumung derer Graben, denen deshalb erlassenen vielfältigen Verordnungen zuwieder, bis jetzo noch nicht geschehen ist, Wir aber zum Nachtheil unserer Unterthanen und des Commercii länger nicht gestatten wollen, daß eine so nützliche Sache weiter verzögert werde;

Als befehlen wir denen insgesamt, und einem jeden insbesondere, daß sie von nun an, sich der Wegebesserung mit mehrern Ernst annehmen, oder gewärtigen sollen, daß wenn nicht in der §. 5 bestimmten Frist von zwei Monaten, Hecken, Bäume und Sträucher, neben denen Wegen gänzlich abgehauen und weggeräumet, desgleichen die Graben angeleget, und ausgegraben sind, sie für jeden Baum 15 stbr., für jede Ruthe Hecken und Sträucher 30 stbr., und für jede Ruthe Graben, so nicht aufgegraben Einen Thaler Strafe erlegen, und dazu durch mititairische Exekution angehalten werden sollen.

§. 13. Damit unsere hierunter hegende heilsame Intention desto besser ins Werk gerichtet, und die Wege beständig und gut unterhalten werden mögen; So verordnen wir allergnädigst und ernstlichst, daß solche vermessen, jeder Stadt zu ihrer Feld=Fluhr, jedem Amte, Kirchspiel, Dorfschaft und Commune nach Proportion seiner Größe und der Höfe, Stetten und Kotten, oder wenn eine ordentliche Vermessung vorhanden, nach der Morgen=Zahl der Ländereien eines jeden, jedoch mit Rücksicht auf die Qualität des Weges, ob er nach seiner Lage und Beschaffenheit des Erdreiches, nahen vorräthigen Materialien ꝛc. vor anderen beschwerlich zu unterhalten sei oder nicht, und deshalb in drei Klassen von gute, mittelmäßige und schlechte Wege zu setzen sind, zugetheilet, und solcher Distrikt des Weges von ihnen beständig im Stande gehalten, auch mit einem drei Fuß hohen dauerhaften viereckigten aber platten Pfahle über die Erde, worauf der Name der Commune, welcher die Reparation des Distriktes obliegt, mit weißer oder rother Farbe deutlich abzusetzen, bezeichnet werden soll. Hiernächst soll jeder Landrath sothanen Distrikt des Weges, nach dem Regl v. 25. Juli 1730, in gewisse Schläge, Blöcke oder Theile für jeden Eingesessenen, abermahlen vertheilen, dergestalt, daß ein jeder ganzer, halber oder anderer Bauer und Kötter nach Proportion seiner Stette, und der Matricul wisse, welchen Distrikt er zu unterhalten habe, welcher jedem Eingesessenen angewiesener Distrikt sodann mit einem etwas kleinerem von ihnen beizuschaffenden Pfahle zu bezeichnen ist, worauf dessen Name mit großen Buchstaben eingeschnitten oder eingehauen, oder auch mit Farben, wie vorgedacht, angestrichen werden kann, und ganz am Rande des Weges, etwas ausser demselben gebogen, damit sie niemand hindern, eingeschlagen oder eingegraben werden müssen.

Wir wollen und verordnen aber ausdrücklich, daß dennoch jede Commune solcher Subdivision ohnerachtet, für die untadelhafte Reparation der Wege in ihrem Distrikte, wenn solche von einzelnen Eingesessenen negligiret würden, haften sollen, jedoch müssen dem ohnerachtet sothane Eingesessene zur Anschaffung der Materialien zum Besten der Commune in Strafe genommen, oder falls einer solche zu bezahlen nicht vermöchte, zu extraordinairer Arbeit auf dem Wege, und überdem zu der Ausbesserung des ihnen angewiesenen Theils angehalten werden. Weilen indessen die Wegebesserung eine allgemeine Sache ist, wozu auch die geringen Kötter, Brinklieger, welche keine Ländereien und Pferde haben, auch in der Commune wohnende Heuer=Leute mit Hand=Diensten, jedoch in billiger Proportion gegen die größeren Höfe und Stetten, Beihülfe schuldig, weil sie ebenwohl die Wege gebrauchen, so kann auf selbige bei Subdivision des Wege=Distrikts auf einzelne Eingesessene einer Gemeinheit, ein gewisses Theil denenselben insgesammt mit zugetheilet,

oder sothane Brücklieger und Heuer-Leute zu einigen Handdiensten jedoch so, daß sie nicht prägraviret werden, mit aufgeboten werden. Von der also geschehenen Vermessung und Eintheilung muß sodann ein ordentliches Wege-Register gefertiget, und an unsere Kammer-Deputation ein Exemplar davon eingesandt werden, woraus zu ersehen, was einer jeden Commune, und allenfalls jedem Eingesessenen zu machen oblieget.

§. 14. Ein jeder Landrath muß in dem ihm anvertrauten Kreise, mit Zuziehung der Jurisdictions-Einhaber, Receptoren, Vorsteher, Deputirten und principalisten Geerbten binnen 2 Monaten a die publicationis dieser Ordnung vorgedachte Vermessung und Eintheilung bei schwerer Verantwortung besorgen und einrichten, die Repartition aber Unserem Kammer-Deputations-Collegio alsofort einsenden.

§. 15. Damit auch künftighin bei Ausbesserung und Unterhaltung derer Wege, einer vor dem anderen nicht beschweret, sondern darunter die vorgeschriebene Proportion nach der Morgenzahl observiret werde, so soll in einer jeden Feldmark ein Aufseher, wozu auch der Vorsteher, wenn er geschickt dazu ist, genommen werden kann, über die ihr zugehörige Wege angestellet werden, welcher einem jeden Beerbten sein Stück vom Wege, nach Proportion der Morgenzahl oder Matricul, zumessen, wie dann auch derselbe dahin sehen muß, daß ein jeder der ihm nach solcher Proportion zukommenden Distrikt beständig in gutem Stande unterhalte.

§. 16. Weilen jedoch, bei Vertheilung derer Wege auf Individua, eher nicht eine billigmäßige Gleichheit getroffen werden kann, bis die Wege zuvor in gleich guten Stand gesetzet sind, denn es könnte einem, der eine Ruthe lang an dem Wege zu machen schuldig wäre, ein so schlechtes Stück zugetheilet werden, welches mehr kosten würde, als 100 Ruthen an einem besseren Wege, die einem zugetheilt werden.

Als verordnen wir hiermit, daß alle Landstraßen und gemeine Wege, vorerst auf gemeinsame Kosten und Arbeit einer jeden Feld-Mark, in guten Stand gestellet werden sollen, und zwar in der oberwähnten und festgesetzten Frist von zwei Monathen a die publicationis dieser Ordnung.

§. 17. Wenn also die Landstraßen und gemeinen Wege zuvörderst nach der Vorschrift von Hecken, Bäumen und Sträuchen befreyet, in Gräben gelegen, aufgehöhet, und recht wohl planiret sind; so soll darauf wenigstens 1 Fuß dick, 18 Fuß breit, wo die Wege die Breite haben können, Grand oder Sand, oder kurtz geschlagener Stein-Gruß gefahren werden, den zu den Wege-Besserungen erforderliche Grand oder Sand, kann aus allen Gründen, wo er anzutreffen, und dem auszubessernden Wege am nächsten gelegen, ohnentgeltlich genommen, oder herbey gefahren werden, wo wieder niemand befugt sein soll, sich zu setzen, sondern solchen vielmehr bei Vermeidung willkührlicher Strafe verabfolgen zu lassen, schuldig und gehalten sein soll, wie dann auch frei stehen soll, durch einen Erdbohr oder sonst zu erforschen; ob und wie tief Sand in der Nähe zu haben, welches in den meisten Gegenden des fetten Erdreiches, ob wohl theils 3, 4, theils 5 à 6 Fuß unter demselben sein wird, wo sodann das oberste Erdreich, in so fern es nöthig wegzuräumen, und Sandgruben zu machen, erlaubet sein soll, welche auch zum künftigen Gebrauche offen, und unverschüttet bleiben sollen. Es verstehet sich aber von selbst, daß dem Eigener der daher entstehende Schaden, nach einer unpartheiischen Taxation, auch den, welcher durch die Ueberfahrt zu und von den Sandgruben erlitten wird, von den Gemeinde vergütet werden muß, jedoch muß zu Vermeidung der Kosten, so viel möglich dahin gesehen werden, daß ohnschädliche Stellen zu Sandgruben ausgesuchet werden, im Süderlande wird dieses weniger Beschwerlichkeit finden, da der Grund daselbst fast überall gut zu haben ist.

§. 18. Wo es aber an Grand, Sand und Steine gänzlich mangeln möchte, da sollen die Wege mit Faschinen und Holtz, ob zwar solches kostbar und in der Dauer auch für die Güte und Bequemlichkeit derer Wege selbst nicht zum Besten ist, oder auch mit Heydekraut, nicht aber mit Dorn-Sträuchern beleget, und darüber 1 Fuß dick Erde gefahren, und das Holz dazu, wie bisher, angeschaffet werden.

§. 19. Weilen auch nach der unterschiedenen Höhe der Terrains nöthig ist, daß das Wasser aus denen Wege-Graben, Wasser-Leitungen und Bächen abgeführet werde, so sollen dazu die nöthigen Brücken und Krüper unter denen Wegen, so viel immer möglich, von Steinen, weil die Kosten auf die Dauer, ganz reichlich sich rendiren, auf hinreichende Breite und Höhe angelegt, und die dazu erforderliche Gelder, wie bisher ausgeschlagen werden.

§. 20. Wenn also die Wege nach obiger Vorschrift in guten Stande gebracht sind, so träget zu deren guten Unterhaltung vieles bei, daß die Reparationes und Verbesserung derselben zu rechter Zeit, nämlich hauptsächlich bei trockenem Wetter geschehen.

Wir befehlen und verordnen also hiermit, daß alle Wege-Reparationes im Frühjahr und gegen den Sommer, sobald nur die Wege trocken werden, vorgenommen, bei nassem Wetter aber damit angestanden werden soll, weilen die Erfahrung bestätiget, daß die Wege durch eine vorgenommene Besserung bei nassem Wetter nur verschlimmert werden.

§. 21. Wenn jedoch einer Dorfschaft, Commune oder Feld-Marck wegen der gantz schlechten Beschaffenheit der Wege, und des Erdreichs, auch Mangel der Materialien, gar zu schwer und unthunlich werden sollte, selbige in ihrem Distrikte im ersten Anfange herzustellen und zu unterhalten, so sollen die nächst Belegenen, die nicht so viel Beschwerde haben, oder der ganze Kreis nach Billigkeit, derselben zu Hülfe kommen.

§. 22. Wo Pacta und Judicata zwischen Communen über die Wege Reparationes sind, bleibt es dabey, in so fern sie deren Herstellung nicht entgegen sind, wo aber Streitigkeiten über die Gräntzen derselben, und wer, diesen oder jenen Distrikt zu machen, schuldig sei, obwalten, muß interimistice der zuletzt solches gethan, dazu angehalten, oder nach Beschaffenheit der Sache und Umstände provisionaliter nach Billigkeit verfüget werden, worüber keine Provocationes oder Appellationes Platz haben sollen.

§. 23. Weilen die mehreste Reparation an denen Wegen durch öftere und zu rechter Zeit vorzunehmende Schlichtung deren Spuhren auch baldiger Zuwerfung der ausgefahrenen Löcher und niedrigen Stellen in der Mitte der Wege dadurch am Besten im Stande gehalten werden können; So befehlen wir hiermit, daß nicht allein im Frühling, so bald die Wege anfangen, trocken zu werden, das Wasser aus denen tiefen Spuhren und niederen Stellen in die Seiten-Graben abgeleitet, die Spuhren gepflichtet, diese aufgehöhet und die Wege planiret werden sollen, sondern es soll solches auch so oft als Regenwetter gewesen ist, und die Wege wieder anfangen trocken zu werden, vom 1. Mart. bis zum 1. Novbr. wenigstens monatlich wiederholet, und wo die Spuhren und ausgefahrenen Stellen so tief geworden sind, daß sie mit der auf beiden Seiten abzustechenden Erde nicht ausgefüllet werden können, da soll in dieselben Grund oder Sand gefahren werden.

§. 24. Damit auch alles dieses desto mehr beachtet werde, so soll jeder Land- oder Steuerrath in seinem Distrikte jährlich zwei Wege-Schauen halten, eine im Frühjahr in der Zeit vom 15. April bis den 24. April, und eine vom 15. bis 24. September, und zwar resp. mit Zuziehung derer Magisträte, Receptoren, Vorsteher und Deputirten, oder angesehensten Beamte, jeder Stadt, Amtes und Dorfschaft in ihren Distrikten, wobey sodann examiniret werden soll, wie diese Ordnung beachtet worden, welche Gemeinden, Städte, Dorfschaften an Unterhaltung der Wege es ermangeln lassen, die sodann zu bestrafen; Ob schadhafte Stellen darinnen, und gefährliche Brücken vorhanden, ob die Spuhren geschlichtet sind, und der Zwischen-Raum gehörig geschlichtet, auch die ausgefahrene niedrige Stellen aufgehöhet worden rc., was daran noch zu verbessern ist, nach dieser Ordnung sofort zu verfügen, die Protokolle von diesen Wege-Beschauungen vor dem 1. May und 1. Oktbr. jedesmal bei fünf Rthlr. Strafe an das Kammer-Deputations-Kollegium, von diesem aber sodann an Unser General-Ober-Finantz- Krieges- und Domainen-Direktorium einzusenden.

§. 25. Da auch die hohlen Wege niemals gut gemachet werden können, sondern alle Kosten, so daran verwendet werden, vergeblich sind; Als verordnen wir hiermit, daß alle hohle Wege abandonniret, und über die Höhe neben denenselben, neue Wege angeleget werden sollen, in so fern sich dieses wegen der Situation, die im Suderlande aber wenig danach ist, nur einigermaßen thun lassen will. Das zu denen umzulegenden Wegen erforderliche Terrain, soll nach einer billigen Landes-üblichen Taxe bezahlet werden. Es soll sich aber niemand weigern, solches abzutreten, es sei solches Domainen-, adelich- oder sonst freier Grund, wie er Nahmen haben mag.

§. 26. Wo mehrere Wege zusammen kommen, sollen Handweiser gesetzet, und an deren Arme die Orte, wohin sie führen und die Distantzien eingeschnitten und mit Farbe ausgezeichnet werden.

§. 27. Nach dieser Vorschrift sollen nun alle Wege nicht allein in der bestimmten Zeit angefertiget, sondern auch in gutem Stande künftig beständig unterhalten werden.

Und da Wir von dem großen Vortheil vollkommen überzeuget sind, der einer jeden Provintz zuwächset, die gute und zu aller Jahres-Zeit brauchbare Wege hat, dagegen aber der Nachtheil leider! gar zu sehr bekannt ist, den diejenigen erleiden, so unbrauchbare Wege haben, weil diese denen Reisenden schreckhaft, und von ihnen vermieden werden, das Commercium aus denenselben verdrungen und der Schaden, so ihnen daraus zuwächset. in aller Absicht unersetzlich wird.

Als befehlen Wir nachmahlen ernstlich und nachdrücklich, allen Land- und Steuer-Räthen, Magisträten in denen Städten, Kreis-Einnehmern von denen Aemtern und Richtern in denen Jurisdiktionen, Vorstehern wie auch allen Bedienten, so besonders zu der Aufsicht über die Land-Straßen und gemeinen Wege angestellet sind, daß sie führohin ohne alle Rücksicht, Trägheit oder Nachsicht bei Vermeidung der schweresten Ahndung, sich der Reparation und Herstellung derselben mit mehreren Ernste und Eifer, als bishero geschehen, annehmen; Widrigenfalls gewärtigen sollen, daß Wir uns, wegen der geringsten weiteren Versäumung, an sie halten, wieder sie mit aller Strenge und allenfalls militärischer Exekution verfahren, auch diese nicht eher wieder abnehmen wollen, bis die, ihrer Aufsicht anvertrauten Wege, nach der Vorschrift hergestellet sind.

Wir befehlen schließlich Unserem Märkischen Krieges- und Domainen-Kammer-Deputations-Collegio, auch einem jeden Departements-, Land- und Steuer-Rathe auf die Erfüllung dieses vorgeschriebenen Wege-Reglements mit Nachdruck zu halten, deshalb öftere Wege-Visitationen anzustellen, einen jeden zu seiner Obliegenheit, die Renitenten aber durch die nachdrücklichste Zwang-Mittel zu ihrer Schuldigkeit anzuhalten. Urkundlich ꝛc.

(Scotti, Samml. der Verordn. u. Gesetze für das Herzogthum Cleve u. die Grafschaft Mark, Bd. 3 S. 1911 Nr. 2009.)

4) Chausseebau-Regl. v. 31. Mai 1796 für die Grafschaft Mark. (s. unter Abthl. II., oben S. 212 ff)

5) Die in neuerer Zeit erlassenen K. Preuß. Regierungs-Publik. v. 29. Aug. 1814 und 13. Febr. 1815, sowie des K. Preuß. Civil-Gouverneurs zwischen Weser und Rhein v. 14. Sept. 1814. (Scotti, a. a. O., Thl. 5 S. 2807 Nr. 3038, S. 2816 Nr. 3044 u. S. 2857 Nr. 3109) erneuern ausdrücklich die oben (ad 1 bis 4) aufgeführten Wege-Verordnungen.

II. Allgemeine die ganze Provinz Westphalen betr. Bestimmungen.

1) Regulativ v. 17. Nov. 1841 wegen Unterhaltung der durch die Staatswaldungen in der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz führenden öffentlichen Wege, mit Ausschluß der ausgebauten Staats- und Bezirksstraßen.

Wir Friedrich Wilhelm, ꝛc. ꝛc. Da die bisher bestandene Verpflichtung der Kommunen in der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz zur Unterhaltung derjenigen öffentlichen Wege in den in ihren Gemeindebezirken belegenen Königl. Forsten, welche nicht zu den ausgebauten Staats- und Bezirksstraßen gehören, zu mannigfachen Beschwerden geführt hat, indem eines Theils die von der Forstverwaltung hiezu geleisteten Beiträge zur Deckung der Kosten dieser Wegebauten nicht überall ausgereicht haben, andern Theils die Wege nicht in fahrbarem Stand erhalten worden sind, so verordnen Wir auf den Antrag Unserer getreuen Stände dieser Provinzen, und nach Anhörung Unseres Staats-Min., Nachstehendes:

§. 1. Zur Unterhaltung der gedachten durch Unsere Waldungen der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz führenden öffentlichen Wege sollen die bisher verfassungsmäßig oder herkömmlich bestandenen Leistungen der Gemeinden nicht weiter verlangt, sondern die desfallsigen Kosten fortan auf die Fonds Unserer Forstverwaltung übernommen werden, insofern nicht vermöge specieller Rechtstitel Gemeinden, Körperschaften oder Privaten die Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Wegbauten obliegt, worin durch diese V. nichts geändert wird.

§. 2. Bei denjenigen öffentlichen Wegen, welche die Grenze zwischen Unseren Waldungen und anderem Grundeigenthum bilden, konkurrirt die Forst-Verwaltung zur einen und die wegen dieses Grundeigenthums zur Wege-Unterhaltung Verpflichteten zur andern Hälfte.

§. 3. Gegen den Erlaß der bisherigen verfassungsmäßigen oder herkömmlichen Verpflichtung der Gemeinden zur Unterhaltung der in ihren Gemeindebezirken befindlichen Forstwege hört die Konkurrenz der Forstverwaltung zu Unterhaltung der außerhalb Unserer Forsten belegenen öffentlichen Wege des betreffenden Gemeindebezirks auf, und es fallen daher auch die deshalb hier und da aus Unseren Forstkassen geleisteten Kommunalbeiträge hinführo weg.

In denjenigen etwanigen einzelnen Fällen aber, wo in den Gemeinde-Bezirken zu Unterhaltung der öffentlichen Wege in Unseren Forsten bisher deshalb keine Kosten entstanden sind, weil durch diese Forsten keine öffentlichen Wege führen, soll die Konkurrenz Unserer Forstverwaltung bei der den betreffenden Gemeinden obliegenden sonstigen Wege-Unterhaltung, insoweit eine solche Konkurrenz bisher bestanden hat, auch fernerhin bis dahin fortdauern, daß künftig allgemeine Bestimmungen über die Beitragspflichtigkeit des Staats-Grundeigenthums zu den Gemeindelasten werden gegeben werden.

(G. S. 1841. S. 405.)

2) R. des K. Min. des Inn. (Köhler) v. 18. Febr. 1829 an die K. Reg. zu Münster. Verpflichtung der vormaligen Befreiten in der Provinz Westphalen, zu Wegebesserungen.

In Erwiderung auf den Ber. v. 29. v. M. die Klagen der vormaligen Befreiten gegen die Gemeinen über Heranziehung zu Wegebesserungen betr. muß die K. Reg. zuvörderst darauf aufmerksam gemacht werden, daß es ein Widerspruch zu sein scheint, in diesem Falle die Verbindlichkeit der Wege-Unterhaltung theilweise aus der älteren Gesetzgebung

und theilweise aus der neueren ableiten zu wollen. Es kann vielmehr nur die letztere zum Grunde gelegt werden. Dabei frägt es sich zuvörderst, ob der in Rede stehende Weg im Sinne dieser neuen Gesetzgebung überhaupt ein solcher ist, dessen Unterhaltung von den Kommunen allein gefordert werden kann, und ob nicht vielmehr derselbe als eine Landstraße anzusehen ist? Hierüber muß die K. Reg. vor Allem mit Sich im Reinen sein, und zu dem Ende die Sache nochmals in Erwägung ziehen. Sollte Dieselbe Sich dahin bestimmen, daß hier eine Kommunal-Last in medio sei; so hat Sie die Last nach allgemeinen über die Kommunal-Lasten bestehen Gesetzen zu vertheilen, und auf die Kommunal-Budjets zu übernehmen. Ob diese Last naturaliter oder in Gelde vertheilt werde, scheint zwar im Rechts-Verhältnisse nichts zu ändern; allein es ist die Vertheilung in Gelde vorzuziehen, weil bei den Frohnden in der Regel eine Kraft-Verschwendung eintrifft, und überdies die Einwohner bei den Anlagen als Arbeiter auftreten, und sich dabei das Gezahlte zu verdienen die Befugniß haben.

Sollte dann dessenungeachtet von einem Mitgliede der Kommune auf den Grund früherer Exemtionen eine negatorische Klage angestellt werden: so muß die Klage contra fiscum gerichtet werden, und wenn sie vom Kläger gegen die Kommune angebracht ist, so muß Fiscus derselben, und zwar proprio nomine, ohne jedoch die Verbindlichkeit, der Kommune event. Ersatz zu leisten, anzuerkennen, beitreten, wobei die K. Reg. wiederholentlich darauf aufmerksam gemacht wird, daß in der Graf von N. N'schen Sache nicht gegen den Fiskus erkannt ist, auch die Erkenntnisse hauptsächlich in dem Mangel eines von der K. Reg. genehmigten Budjets einen Entschädigungsgrund gesucht haben.

Uebrigens ist das unteichnete Min. nicht der Meinung, daß die fraglichen Gemeinen bei der Existenz des G. v. 6. Okt. 1791 zum Wegebau über ihre Grenzen hinaus angehalten werden können.

Auf eine neue gesetzliche Bestimmung kann das Min. des Inn. aus den, in den Resc. v. 31. März und 16. August d. J. angeführten Gründen für jetzt nicht antragen.

(A. XIII. 165 — 1. 89.)

3) Resc. der K. Min. der Fin. (v. Bodelschwingh) und des Inn. (Gr. v. Arnim) v. 29. März 1844 an den K. Ober-Präsidenten der Provinz Westphalen, betr. die von den Gemeinen besonders bei Wegebauten zu leistenden Naturaldienste.

Auf Ew. Exc. Beischrift zu dem Ber. der K. Reg. zu N. v. 7. Jan. d. J., wegen der von den Gemeinden bei Wegebauten zu leistenden Naturaldienste, erwidern wir, daß bei den bisher eingegangenen Beschwerden über Wegedienste aus den westlichen Provinzen das Cirk. Resc. v. 10. Aug. 1836. (A. S. 650 ff.) auf diese Art von Gemeindelasten — ohne Unterschied, die Dienste mögen von den Verpflichteten in Natur abgeleistet, oder zu dem festgesetzten Preise abgelöset werden — niemals für anwendbar erachtet worden ist, auch eine solche Beschränkung der Leistungspflicht der Gemeinde-Eingesessenen sich mit den Gesetzen und Vorschriften über den Gemeinde-Wegebau nicht vereinigen läßt, worüber wir außer den von der K. Reg. zu N. aufgestellten Beispielen, auf die Allerh. K. O. v. 8. März 1832, (G. S. S. 119) betreffend die Wegräumung des Schnees von den Kunststraßen, Bezug nehmen.

Da nun auch das gedachte Cirk. Resc. nur von den in die Gemeinde-Budjets aufzunehmenden Auflagen spricht, wozu die in Rede stehenden Wegedienste nicht gehören, und durch die den Regierungen aufzuerlegende Berichterstattung leicht nachtheilige Hemmungen für die Wegebau-Verwaltung entstehen könnten, so ist von der Anwendung des Resc. v. 10. Aug. 1836 auf Wegebauten Abstand zu nehmen.

Aber auch bei anderen Natural-Gemeindediensten wird im Allgemeinen auf das eben erwähnte Rescript keine Rücksicht zu nehmen sein. Ew. Exc. ersuchen wir ergebenst, hiernach die K. Reg. zu N. mit Anweisung zu versehen.

(Min. Bl. der inn. Verw. 1844. S. 144 Nr. 157.)

VII.

Die Rheinprovinz.

E. X. P. Garnier, Traité des chemins de toute espèce, comprenant les grandes routes, chemins de halage, vicinaux et particuliers, arbres et fossés qui les bordent, les rues et places publiques; suivi d'un appendice au régime des eaux. 3me édition. 8. Paris 1827.

Von den Bestandtheilen der jetzigen Rheinprovinz gehörten bereits vor dem Jahre 1806 mehrere zum Preuß. Staate, nämlich:

1) Das Herzogthum Cleve, welches im Jahre 1609 unter die gemeinschaftliche Landeshoheit von Brandenburg und Pfalz-Neuburg kam und durch Erbvergleich v. 9. Sept. 1666 an das Churhaus Brandenburg allein abgetreten wurde;

2) die im J. 1707 zum Fürstenthum erhobene Grafschaft Meurs, welche im Jahre 1702 an Preußen gelangte;

3) der Preuß. Antheil des alten Herzogthums Geldern, im J. 1702 und durch den Vertrag zu Utrecht v. 2. April 1713 erworben.

Diese Provinzen, — das Herzogthum Cleve jedoch nur soweit, als dasselbe auf dem linken Rheinufer lag, — wurden im J. 1794 von den Franzosen in Besitz genommen, durch den Direktorialbeschluß v. 4 Pluviose VI. (1798) mit der französischen Republik vereiniget und durch den Frieden zu Lüneville im J. 1801 definitiv an Frankreich abgetreten.

Durch denselben Frieden und den Reichsdeput. Hauptschluß v. 23. Febr. 1803 erwarb Preußen die Stifter Elten u. Essen u. die Abtei Werden.

Diese Distrikte wurden jedoch, nachdem der ostrheinische Theil des Herzogthums Cleve im J. 1806 durch den Pariser Frieden an den Kaiser von Frankreich, und von diesem an den Prinzen Mürat (als Herzog von Cleve und Berg) abgetreten worden, von diesem mit in Besitz genommen und später durch den Tilsiter Frieden ebenfalls von Preußen abgetreten.

In Folge der Beschlüsse des Wiener Kongresses erwarb Preußen nicht nur seine früheren Besitzungen von neuem, sondern auch das vormalige Herzogthum Berg und einen Theil der französischen Provinzen am linken Rheinufer.

Nach der V. v. 30. April 1815 sollten aus allen in Besitz genommenen Landestheilen zwei Provinzen, die Provinz Cleve-Berg (im Wesentlichen umfassend: die Herzogthümer Berg, Cleve u. Geldern, das Fürstenthum Meurs) und die Provinz Großherzogthum Niederrhein gebildet werden. Dies erlitt indeß manche Aenderungen. Preußen erwarb durch die Verträge mit dem Königreiche der Niederlande und dem Fürsten von Nassau verschiedene Oranische Erbländer, ferner durch die Wiener Schlußakte vom 9. Juni 1815 die Stadt Wetzlar nebst deren Gebiet, endlich von Frankreich durch den Pariser Friedens-Traktat v. 20. Nov. 1815 einen großen Theil der Frankreich einverleibt gewesenen Distrikte.

Es wurde nun von der Bildung zweier Provinzen Abstand genommen und nur eine Rheinprovinz gebildet.

Es hat hiernach bei weitem der größte Theil der jetzigen Preuß. Rheinprovinz unter Fremdherrschaft gestanden und während der letzteren sind, mit Einführung der französischen Gesetzgebung, die früher in jenen Landestheilen geltenden Provinzial-Rechte aufgehoben worden [1]). Die Provinzial-Gesetze kommen daher in den erwähnten Landestheilen nur noch insoweit in Betracht, als die an deren Stelle getretenen französischen Gesetze ausdrücklich darauf verweisen, oder den Gegenstand, welchen sie betreffen, nicht berühren.

Was nun insbesondere die die Landstraßen und Wege betreffende Gesetzgebung anbelangt, so ist hier hervorzuheben, daß die zur Berathung der allgemeinen Wege-Ordnung niedergesetzt gewesene ständische Kommission des Rheinischen Provinzial-Landtages sich dahin ausgesprochen hat,

> daß die Frage, welche Provinzial-Verordnungen noch gültig seien, eine so schwierige und selbst von den Gerichten so oft widersprechend beantwortete sei, daß die Kommission sich zu deren Lösung außer Stande befinde.

---

[1]) Durch Dekret v. 30. Ventose XII. (20. März 1804.)

Die wichtigsten für die Rheinprovinz in Betracht kommenden provinziellen Verordnungen über Wegewesen sind folgende:

A. Für Jülich-Berg.

Jülich-Bergische Polizei-Ordn. v. 10. Okt. 1574.

Wilhelm, Herzog ꝛc. Doin kund, Als Uns vielerley clagten fürkommen, und sich auch sonst befenden, daß über und widder solche ordnung und gebott, so der hochgeborner Fürst Herr Johan Hertzog zu Cleve, Gülig und Berg ꝛc. unser lieber Herr Vader seliger gedechtniß, der wege und straissen halber uffrichten und verkünden lassen, gleichwoll viel wege zugemacht, ingetzogen, verengt, begwäldt, verdrenckt und sonst so böß und verderflich gemacht worden, das in und ußwendigen daher zu faren, zu ryden, oder zu wandeln hochbeschwerlich, Dieweil dann solichs aller Billigkeit und dem gemeinen nutz zugegen, So ist unser ernstlich bevehl und meinung, das alle unsere Amptluide, Vögt, Scholthissen, oder andere Bevehlhaber, etliche Scheffen und Erbare Nachbar van den eldigsten und verständigsten, zu sich fordere, und anstundt erstlich die Landstraßen, folgentz die gemeine wege und darnach die Nachbarwege besichtigen, und mit Fleyß erfundigen und fragen, ob jemandtz, er sei wer er wolle, einiche Straffen, oder Wege zugemacht, verengt, begwäldt, verdrenckt, umbgelegt, oder sunst verdorven, und wie alles an einem jedern ordt befonden wirdt, das sie solichs klärlich und underscheidtlich uffschreyben, die urbertreder darfür ansehen und straffen, Auch das ungebürr affstellen, und daran syen, das die wege und straffen allenthalben bestendiglich gemacht, gebessert, und darmit hinfürter gehalten werd, nach folgender maß und ordnung.

Zum ersten, So man befünde, daß einige wege zugemacht, die selbige sollen (sobern der jemandtz vonnöden, oder zu gebrauchen hette) geöffnet und die dyeder gestrafft werden.

Zum andern, Welche die Straßen oder Wege verengt, oder zum theill zu sich getzogen, sollen auch darfür angesehen, und wa die straffen oder Wege böß weren, darzu gehalten werden, das sie es uff doin, und die Wege so wydt machen, wie von alderst gewest, Wa aber die wege gar gut waren und die einziehung an der Wandlung gheine hinderung brechte, da möcht ein jährliche erkentthums genommen werden, dergestalt, ob die wege nachmals böser würden, das sie die altzyt so weyt zu machen schuldig sein solten, wie van alders gewesen.

Wa aber die wege sunst zu eng und böß waren, ob man auch nicht wisse, zu welcher zeit die ingetzogen oder verengt, so soll es gleichwoll geöffnet, und den wegen ir gebührliche wyde gegeven werden, Nemlich einer Heer und Landstraffen zwa roden, einem gemeinen weg ein rode, und einem Nebenweg ein halb rode, Also zu verstain, das die graven und heggen mit darzu gerechnet syn, sonder die wege oder straffen die vörgenannte breide frey behalten sulten. Aber in büffchen da es böß ist mach es nach gelegenheit und notturfft wyder verordnet werden.

Zum dritten, Sall gein wasser so hoch geqwält, zugelacht oder uffgedrungen, das die straffen oder wege verdrenckt, grundloß, oder arger dadurch gemacht werden, Sonder so van uns (oder denjhenigen so das van uns macht und bewilligung hatten) jemandtz eynich wasser zu qwellen oder zu steuren, wie sich gebürt, und andere unschedlich, zugelassen were oder würde, und die wege darburch erger würden, so sollen doch diejhenige, die söliche qwellung deden, die straffen und wege uff ihre kösten bessern und unterhalden.

Wa auch die Wege gehöcht, und zu demmen gemacht weren, so soll denselbigen ire gebührliche Breide gegeven, und sovill mit güdem grunde gehöchst werden, das die rader zum wehnigsten knehne hoich baren wassen blyven.

Zum vierten, Were sach, daß einicher Weg oder Straß umbgelacht were ohne gebührliche besichtigung und zulassung, Sölichs sall nitt allein abgeschafft, sonder auch gestrafft, und hinfürten nit mehr gestadet werden. Es were dan sach, das der weg darburch rechter und besser würd, mit gutbedunken der verordenten.

Zum fünfften, da die wege böß, versunken oder verfahren seindt, da soll man dieselbige mit griendt, gehültz, steinen, dörnen, oder sunst höyen, und dem wasser abdracht machen, Also das es in den Wegen noch graven nit stain, sondern wie vor gemelt mehr dan knehe dieff under den radern blyve, und die wege midder hoger dan an den syden gehalten werden, und wan die wege drey seindt, sal an jeder an seinem anschuff die traben oder wegenleisten instechen, und da es vannöden, mit ryseren oder dörnen underlagen und högen.

Zum sechsten, Wa nödig neven den wegen, graven und wasser affdracht zu machen, da sal es bestalt, und ein jeder an seinem anschuß gehalten werden die graven zu fegen gleiche dieff, zu einer benannter Zeit, und alle zugleich, damit durch des einen versuimnis, andere gein schad geschehe, und wa es nit geschege, da sullen unsere Bevelhabern solichs uff den andern kösten bestellen, und sie auch darfür ansehen und straffen, Und die graven sollen nit uff das byligende landt, noch uff das boot, sondern midden in die Wege geschossen, und mit verglycht, auch dörn und ryser, da es van nöden, darunder gelacht werden, Und wer

die Graben ußschiessen würd uff das Landt, der sal schuldig und gehalten sein, die wege an seinem anschuss mit anderer guder fester erden, steinen oder kiesell gut zu machen, Oder wa solichs underlassen, darfür angesehen und gestrafft werden.

Zum siebenden, Soll man den wegen und straffen, die böß seindt, freye Lufft, windt und sonnenschein, und die Beym, Holtz, oder Heggen darneben nit so hoch wassen lassen, das sie innen sölichs benemen.

Zum achten, Wa einiche Wege, und sönderlich die Landstraffen, so gar böß, versunken oder verdorben weren, das den anschiessenden so hoch beschwerlich, ohn behülff die zu machen, da soll inen durch die Nachbarschafften mit fhoren, diensten und sunst hülff geschehen, nach gutbedünken unser Amptluide und verordneten, Wer sich aber forder daruff vertrösten, die wege mit zur besserung halten, sondern verwuesten und verderben lassen wülte, der soll angehalten werden, die selben zu machen.

Zum neunden, So an eynichen ort der grundt und gelegenheit dermassen gestalt, das die wege mit voll bestendiglich gemacht und gebessert werden künnten, da soll mit den anstoissenden gehandelt werden an der syden da sich das am beßten schicken, und darnach der Grund befenden würd, des soll derjheniger, so an der ander syden gelegen, sölichs zum deill erstaden, und der alde weg sall gelassen werden zum deill zu erstadung des newen wegs, wa er dem gelegen, oder dem andern, dissem darfür zu thun, was sich gebürt, Und soll sölichs nit von einem jedern nach seinem gefallen, sundern durch unsere Amptluide, Bevelhaber, Scheffen und nachbaren, wie obgemelt verordnet, und der schade geacht und taxirt werden.

Zum zehenden, Welche das weggeltbüren, sollen auch dasselbig zu besserung der wege, da es am meisten vonnöden, anlegen, und durch unsere Amptluide und Bevehlhaber daruff gesehen, und die rechenschafft daran alle jars gehoiret werden, Were auch sunst jemant einiche wege zu machen, oder zu halten schuldig, sollichs sall hiemit nit nachgelassen sein.

Zum eillfften, Wa böse sümpff oder sprünge weren, Da sollen zuwersch durch die wege buyk oder kallen gelacht, oder wa vonnöden, brüggen gemacht werden, da das wasser durchlauffe, und wa man die stein haben mag, soll man sich beflyssigen, steynen brüggen zu machen.

Zum zwölften, Soll fleißig daruff gesehen werden, das die Brüggen über die wasser und Fluß bestendiglich und voll unterhalten, und wa nödich, nüwe gemacht werden.

Wo auch über die Fluß einige Brüggen gemacht, da sollen die border und over versorgt, und durch die Erven an eins jeder anschuß, unterhalden werden, das das wasser nit einbreche, oder umb die Brüggen drybe.

Zum dreyzehenden, Da die Floißpede mit durch die straffen gain sullen, das da, uber die graven van den Erven güde und zimliche breide stege, Auch wa vonnöden laenen gelacht, und die Zuyne mit zo hoch noch ungemechlich, sondern breide stelen darfür gemacht werden, damit die alden und jungen ohn geferlicheit und beschwerung darüber kommen mögen.

Zum vierzehenden, Wa in den Bergen oder sunst die wege unglych, und an einer syden hoger oder harder weren, dan an der anderer, sollen dieselbige gleicht, gebreidt, und an einem Ende so hart und hoch gemacht werden, als an dem anderen.

Zum funffzehenden, Sollen unsere Amptluide und Bevelhabern sampt etlichen Scheffen und den Eldisten van den Nachberen, und in den Burgerschaften sampt den Burgermeistern und anderen (wie abgemelt) alle jars die gemeine wege und Landstraffen besichtigen, solchs zuvoren verkundigen, auch diejhenige dar an der gebrech befonden, fürbescheiden, und mit fleiß daran sein, das disser ordnung allenthalben nachkomen, Was gebrechs daran befonden, abgestalt, gebeffert, und gestraft werd, wie sich gebürt, und wa es die Noturfft erfordert oder clagten anquemen, da sollen sie glychsfals, die Nachberwege besichtigen, und alles und jedes clärlich ussichryben lassen, wie die Sachen befonden, Wes darinnen bevolhen, geschehen und ußgericht, sampt den ursachen so es underlassen, warumb solichs dißmals mit volnzogen werden können, Und sollen unsere Amptluide und Befehlhaber vurst jedes jars van dem allen ein abschrifft in unsere Cantzley überschicken, damit inen guder radt, bevehl und bystand gegeven und gedain werden möge, in den Sachen, die ihnen zu schwer, und sy by sich selffs nit vermöchten.

Ferner, Nachdem wir auch bericht, das die Landtwehren an vielen enden auffgehauwen und ußgerodt, oder sunst verwüstet werden sullen, Welchs sich dan geins wegs gebürt, so sollen unsere Amptsluide und Bevelhaber sich solicher gelegenheit mit fleiß erkündigen, Und wa sie befinden, das an einichen ordt die Landtwehren affgehauwen, ingezogen, ußgerodt, oder sunst verwüstet waren, die Dheder van Ampzwegen dafür ansehen und straffen, und darzu halten, daß die Landtwehren widder ufgeruſt, und wie sie von alders gewest, gehalden werden.

Dweil auch etliche an oder in den welden auch sonst buyssen alle wege und straffen fern von andere Höven oder Huiseren kanten oder Huiser uffrichten, Und aber an den und dergleichen enden allerley argwenige gesellschaft sich zu versameln pflegt, Auch sunst viel unradtzbaruß zu

besorgen, so söllen sie auf unsere höchste Straffverbieten lassen, daß nimmandt ohne besichtigung und zulassung irer, als van unsertwegen, einsame Hutzser oder Kanten uffrichte, Wie sie es auch geinem an obgemelten, oder anderen verdachtigen enden, oder da es sunst unser ordnung und edicten zuwidder sein möchte, zulassen sullen.

Neben dem fleissige Erfahrung doin, ob auch ohne unser fürwissen und bewilligung uß den gemeinden ichtwes ußgedain, verpacht, verdeilt, verkaufft, oder sunst von Jemandt ingezogen, und uns solchs schrifftlich mit unterscheidt zurkennen geven, auch die Dheder darzu halden, dasselbig widderumb zu der gemeinden zu lassen, biß wir als der Landtfürst berichtet, das es unschedlich sei, und also, wie sich gebürt, bewilligt werde, das auch auf unsere höchste straff verboden und daruff gesehen werde, das es hinfurter ohn unser fürwissen und bewilligung, nit mehr geschehe, Willen wir also gehadt und gedain haven, Urkundt unsers heruffgedruckten Sekret Siegels.

Gegeven zu Gülich am zehenden dage Oktobris Anno ꝛc. vier uud fünffzig.

(Scotti Samml. der G. und V. des Herzogthums Cleve und der Grafschaft Mark, Abth. I. Th. 1. S. 136. Nr. 54.)

B. Churfürstl. Cölnische Verordnungen.

1) V. v. 10. April 1684.

Max Heinrich, Erzbischof und Churfürst ꝛc. ꝛc. Die Wege-Reparaturen im rheinischen Erzstifte sollen von den herkömmlich dazu verpflichteten Dorfschaften, Gemeinheiten oder Grundbesitzern sofort bewirkt, die Abwässerungsgraben eröffnet und die hindernden Bäume und Sträuche weggeräumt werden. Säumige oder Nachlässige sollen für jede Ruthe 1 Goldgld Strafe erlegen, woraus die unterlassene oder unvollkommene Wege-Reparatur bestritten werden soll. Cöln, den 10. April 1684.

(Churcölln. Ed. Samml. Bd. II. S. 96, Scotti, Samml. der G. und V. des vorm. Churfürstenthums Cöln, Abth. I. Th. I. S. 514. Nr. 172.)

2) V. v. 28. April 1741.

Clement August Erzbischof und Churfürst ꝛc. ꝛc. Die längst der Landstraßen und Wege im rheinischen Erzstifte befindlichen Graben müssen von den anschiessenden Grundbesitzern überall aufgeräumt und da, wo deren noch keine vorhanden sind, in gehöriger Tiefe und Breite, besonders auf der Landstraße zwischen Bonn und Cöln ausgeworfen und unterhalten werden. Bonn, den 28. April 1741.

(Churcölln. Ed.-Samml., Bd. II. S. 97, Scotti, a. a. O., Abth. I. Th. 2. S. 732. Nr. 452.)

3) V. v. 1. Juni 1764.

Max Friedrich, Erzbischof und Churfürst ꝛc. ꝛc. Bei den im rheinischen Erzstifte gegenwärtig nothwendigen Wege-Reparaturen, soll den desfalls zu sehr belasteten Gemeinden eine Beihülfe an Hand- und Spanndiensten durch die minder belasteten Gemeinden zugewendet, und der zur Wegebesserung nöthige Sand und Kies aus den Gemeinde-Grand-Gruben entnommen werden; wo deren aber keine vorhanden oder wo kein Kies auf Gemeinde Gemeinde Grund anzutreffen ist, muß jeder Eigenthümer gegen billige von den Gemeinden zu zahlende Vergütigung das Kiesgraben auf seinem Grundstück, auf die Weisung der Lokalbeamten, gestatten, und sollen die Vorschriften wegen nöthiger Breite und Befreiung der Landstraßen von Bäumen und Hecken gehörig beachtet, auch die Arbeiten nach Anleitung der churfürstlichen Wege-Commissarien bewirkt werden.

Bonn, den 1. Juni 1764.

(Churcölln. Ed. Samml. Bd. II. S. 104, Scotti, a. a. O., Abth. I. Th. 2. S. 848 Nr. 591.)

4) V. v. 31. März 1779.

Max Friedrich Erzb. und Chrfrst ꝛc. ꝛc. Nachdemalen die Beybehaltung und Beförderung des Commercii unumgänglich erforderet, daß die in Unseren churfürstlichen Landen befindliche gemeinen Landstrassen, an Orten, wo solches bishero noch nicht geschehen, in brauchbaren Stand gestellet werden, solche vorzunehmende Herstellung aber sowohl das gemeine Beßte, als insbesonder für jene Aemter, durch deren Bezirke solche Landstrassen führen, namhafte Vortheile bezielet, mithin auch durch vereinte wechselseitige Hülfe, und Concurrenz zu bewirken ist; als befehlen Wir hierdurch so gnädigst, als ernstlichst: daß

1) in jenen Fällen, wenn von der gnädigst angeordneten Weeg-Commission auf gehorsamst eingeholte Unsere gnädigste Begnehmigung neue Landstrassen errichtet, die vorhandene verbunden, oder alte zum Verfall gekommene Landstrassen auf's neue hergestellet werden, alsdann bei dieser ausserordentlichen neuen Einrichtung oder Herstellung, sowohl alle Amts-Einsassen unter sich, als auch ausser diesen jene Aemter, und Ortschaften, welche weniger, oder mit gar keiner neuen Weegmachung betroffen werden, zur Erleichterung deren zu sehr Belasteten ohnweigerlich concurriren, fort an denen anzuweisenden Distrikten ohne

Unterschied, ob dieselbe in diesem, oder jenem Bahne gelegen, die Weeg=Arbeit vornehmen sollen und zwar dergestalten,

2) daß hierbey in proportionirlicher Leistung deren Diensten auf die Zahl deren in jedem Dorfe erfindlichen Einsassen die genaueste Rücksicht genommen, fort darnach in gehöriger Gleichheit im Aufbieten beobachtet, mithin hierunter ein Dorf gegen das andere nach sothaner Verhältniß keineswegs prägraviret werde. Um aber auch unter denen Einsassen selbsten eine nach Kräften abgemessene verhältnißmäßige Beyhülfe zu bestimmen, befehlen Wir hiemit ferner

3) daß so viel die zu solcher neuen Weegmachung erforderliche Spanndiensten betrifft, die gemeinschaftliche Concurrenz nicht nach dem sogenannten amtsmäßigen Fuß, sondern lediglich nach Verhältniß der Zahlen deren von einem jeden gehalten werdenden Pferden oder Zugochsen geschehen, folglich jener der ein Pferd hat, mit einem, der zwey, mit zweyen, wie er bespannet, jedesmal da die Reihe des Aufboths an ihn kommen wird, zu dieser privilegirten Weegarbeit dienen sollen, welches dann in nämlicher Maaß von denen Zugochsen zu verstehen ist. Zu denen Handdiensten sollen ohne einige Ausnahme alle die Einsassen, welche kein Zugvieh halten, nach der Reihe aufgebothen und dieser Aufboth nach Maßgab der vorzunehmenden Arbeit wiederholet werden. Gleichwie aber

4) diese ausserordentliche ganz neue Errichtung oder Herstellung gemeiner Landstrassen von allen und jeden Eingesessenen derjenigen Aemter, welche davon durchstrichen werden, und also die daraus auf sie fließenden Vortheile zu geniessen haben, als eine gemeinschaftliche Sache gehorsamst und willigst zu beförderen ist; so solle auch niemand unter dem Vorwand bisherigen widrigen Herbringens oder unter Vorschützung vorheriger, ohnehin nur von jährlichen Reparationen redenden, mithin hieher nicht zu ziehenden landesherrlichen Verordnungen, oder sonstigen Freyheiten, oder Immunitäten (welche aber ausser diesen ausserordentlichen Fällen im übrigen wohl hergebrachter Maßen ganz ohnversehrt bleiben sollen) das ihnen zu obgemeldetem Behuf zukommenden Aufboths zu entziehen, sich beyfallen lassen, sondern vielmehr auf den gemeinen und öffentlichen Nutzen, fort die damit unterlaufende Billigkeit einer gleichen Austheilung die gehörige patriotische Rücksicht nehmen, mithin auf jedesmaligen Aufboth an den ihm bedeuteten Distrikt nach Maaßgab obiger Verordnung sich, um so gewisser einfinden, als sonsten wider alle und jede, welche sich hierunter saumselig bezeigen werden, mit der strackesten Execution verfahren werden solle. Sobald hingegen solche Landstrassen einmal in gehörigen Stand gestellet seyn werden; So sollen

5) solche unter der Aufsicht der gnädigst angeordneten Weeg=Commission in bestimmte Distrikten ausgetheilet und ein jeder derenselben denen in jedem Dorfe wohnenden Weegpflichtigen Einsassen zur jährlichen Reparation angewiesen werden; und solle

6) im Falle, daß durch die angewiesene Weeg=Arbeit sich jemand beschweret zu sein vermeynte, die gnädigst angeordnete Weeg=Commission auf dessen persönliches Anmelden nach summarischer Untersuchung und auf die zu beachtende Gleichheit genommenen Rücksicht, solcher Beschwerden durch billige Verfügung abhelfen; Denenjenigen aber, welche mit solcher Verfügung nicht zufrieden, ihre vermeinte Beschwerden im Weeg Rechtens anzubringen gesinnet seyn sollten, bleibt zwar dieses unbenommen. Gleichwie aber durch solche Rechtspflegen die höchstersprießliche Herstellung denen Weegen auf keinerley Art behindert werden darf; so sollen dergleichen vor den Commissarischen Anordnungen genommene Recursus keinen affectum suspensivum, sondern nur devolutivum gewinnen, indessen aber deren Verfügungen der Weeg=Commission stracklichst nachgesetzt, und nach abgeurtheilter Sache von dem unterliegenden Theil der Ersatz geleistet werden. Damit aber auch

7) Unsere getreue Unterthanen durch unnöthiges Aufbieten nicht beschweret, und die von selbige aus der Herstellung deren Weegen fließende Ersprießlichkeit nicht möge verfehlet werden; Als befehlen Wir ferner allen Unseren in diesem Fache innige Obliegenheit habenden Beamten hiemit gnädigst, ohne vorhero von der Weg=Commission ihnen zugekommenen gemessenen Auftrag keine Weeg=Arbeit vorzunehmen, fort in Vollstreckung aller von derselben ihnen zugehenden Verfügungen die stracklichste Folge zu leisten. Gleichwie aber

8) gegenwärtige sowohl, als die vor Unser Rheinisches Erzstift insbesondere von Zeit zu Zeit erlassene Weeg=Verordnungen nur einzelne Fälle bezielen, mithin vor die übrigen, um das angehobene Geschäft nicht bey jeder Gelegenheit hinterstellig zu machen, ein einstweiliges Provisionale erforderlich ist, in dieser Rücksicht aber das im Jahre 1769 für Unser Herzogthum Westphalen verkündete Weg=Edikt um so anwendlicher erscheinet, je thätlicher erwiesen werden, daß selbiges in versagtem Unserm Herzogthum Westphalen die wirksamste Folge nach sich gezogen, und zu dem nicht allein die bergichte, sondern auch die flache Landschaften zum Gegenstand hat; Als befehlen Wir ferner gnädigst, daß vorerwähnte V. vom Jahr 1769 in jenen Fällen, welchen durch die besondere vor Unser Rheinisches Erzstift erlassene Edikten nicht vorgesehen ist, vor Unserer Weeg=Commission

einstweilen zur Richtschnur genommen, und in diesseitigen Erzstift provisorié bis auf anderweite gnädigste V. eingehalten und von jedem, den es angehen mag, schuldigst befolget, gegenwärtiger V. beigeheftet und mit derselben gewöhnlicher Maßen publiciret werde. Bonn den 31. März 1779. (Scotti, a. a. O., Abthl. I. Thl. 2 S. 996. Nr. 728.)

C. Churfürstl. Triersche Verordnungen.

1) V. v. 10. Jan. 1710.

Johann Hugo, Erzbischof und Churfürst 2c. Demnach Seiner Churfürstl. Gnaden zu Trier 2c. Unserm gnädigsten Herrn, die unterthänigste Anzeige geschehen, was gestalten eine Zeit her sowohl wegen derer schlechten Weege und sonderlich derer Leinpfäden verschiedentlich geklagt, also auch öfters zur Frage gezogen worden, ob und wie weit die angelegenen Aemtern und Proprietarii zu solcher Reparation gehalten sein möchten? Und dann höchstgedachte Ihro Churfürstliche Gnaden beider Punkten halber fürs künftige gnädigste Verfügung zu thun höchst nöthig befunden; als verordnen dieselbe hiermit gnädigst:

1) Daß ein jeder, er seye Geistlich oder Weltlich, an Ort und Enden, da der Weg zu Eng zu dessen Erweiterung von seinem Weingarten oder Fundo, so viel, als nöthig herzugeben schuldig. Wenn aber an einem Ort der Leinpfad breit genung, es darbei bleiben solle, daß der Eigenthümer die Fuß-Mauer seines Grunds im Stande halte.

2) Da an einem Orte der Leinpfad nicht breit genung, jedoch die Fuß-Mauer gut, selbe aber müßte abgeworfen, und in des Eigenthümers Grund eingefahren werden, daß die neue Mauer sodann ohne dessen Kosten aufzuführen, der Eigenthümer hingegen wie vorhin gemeldet, solche hernach beständig zu unterhalten habe.

3) Wenn durch Grund-Abwerfung und Gleichung des Leinpfades einige Arbeit zu thun, solches wäre durch des Amts Unterthanen, in dessen Distrikt diese Arbeit zu thun, in Frohnden zu verrichten. Gleich dann auch

4) die Unterhaltung derer eingerichteten Leinpfäden durch jedes Amts Frohnden geschehen solle. Imgleichen hätten die Unterthanen bei Verfertigung der Wasser- oder Unter-Mauer, die Beiführung Stein, Sand und Kalchs, und sonsten alle andere Frohnden zu thun. Was aber die andern Köſten belangt, als was nemlich zu Erkaufung des Kalchs und Bezahlung der Maurer, und anderen Handwerks-Leute, auch zu Sprengung der Felsen erfordert wird, da wollen Se. Churfürstl. Gnaden für dasmal solches aus Dero Rent-Kammer zahlen lassen. Welche gnädigste V. dann in gesammten Aemteren publicirct, und darauf beständig nach Anweisung derer von Sr. Churfürstlichen Gnaden dazu deputirter Inspektoren gehalten werden solle. Ehrenbreitstein den 10. Jan. 1710.

(Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordn. des vormaligen Churfürstenthums Trier, Thl. II. S. 748 Nr. 316.)

2) V. v. 3. April 1753.

Franz Georg, Erzbischof und Churfürst 2c. Ordnen hiermit 2c.

1) Wir haben dannenhero aus denen Reichs-Grund-Gesätzen, auch denen anderweitig eingegangenen allerhöchsten Kaiserl. Anordnungen, und bei denen vorliegenden Reichs-Crayßen abgefaßeten Schlüssen und Satzungen, Uns veranlasset gesehen, zu meherer Erreichung jener Unserer landesfürstl. Absichten, die gegenwärtige ernstgemessene gnädigste V. dahin ergehen zu lassen.

2) Daß die durch Unser Erz-Stift Trier gehende Landstraßen, in so weit selbige noch nicht würklich verfertiget, annoch fürdersamst in vollkommenen Stand nach und nach, und zwar forderist an Ort und Enden, wo sie am wenigsten fahrbar, und folglich der Ausbesserung am ersten bedürfen, hergestellet werden sollen.

3) Und weilen es bishero an einer durchgängigen Gleichförmigkeit und zuverläſſiger Weisung, wie die Arbeit anzugehen, und zu einer standhaften Vollendung zu bringen, überhaupt gefehlet hat, da zwar auf verschiedenen Straßen die Ausbesserungen angefangen, hierdurch aber die landesfürstl. Absicht so weniger erreichet, als die Weege in der Mitte nicht genugsam erhohet, weder die Seiten-Gräben mit einiger Flächung so tief und breit nicht ausgestossen werden, daß das Wasser den genugsamen Ablauff hätte haben können; so haben Wir, damit Mühe und Kosten nicht ferner vergeblich angewendet werden, die im löbl. schwäbischen Creyß zu Ulm unterm 5. Junii 1737 in Druck ergangene allgemeine, und hiernächst Nr. 1 angefügte Information und Creyß-V., auch Unserem Erzstifttrierischen Lande, so viel selbige gestalten Umständen nach darin thunlich, zur Richtschnur hiermit gnädigst vorschreiben, auch zur kurzen Erläuterung die Breißgauische V. zu Freyburg v. 20. Julii 1738 Nr. 2 hier beyfügen wollen.

4) Dergestalten, daß die Landstraßen, wo es anders die Beschaffenheit deren Gegenden zulasset, vierzig oder allerwenigstens dreißig Schuhe breit, ohne die beiden Seiten-Gräben und in der Mitte so hoch als thunlich, und die allenfalls nach Beschaffenheit der Lage mehr

vertiefende Gräben ausgeben, gemachet, sodann mit anderthalb, auch zwei bis drei Schuhe hoher, nach denen Umständen des Bodens erfordernder Beschüttung, mit tüchtigen Steinen, Kies und Sand erhöhet, auch auf beiden Seiten mit etwas schräg ausgestochenen, sechs Schuhen weiten und wenigstens vier Schuhen tiefen Gräben versehen werden sollen. Wiegleich berührte Creyß-V. dieses alles in meherem ausweiset.

5) Da nun dieses alles zu Jedermanns Nutzen und allgemeiner Wohlfahrt angesehen ist, als erfordert auch die Billigkeit, daß es mit vereinbarten Kräften aller im Land eingesessener Bürger, einheimischer und ausherrischer Unterthanen oder Hintersaßen (»jedoch, daß, soviel die ausherrische Unterthanen betrifft, derhalben mit denen benachbarten Beamten üblichermaßen eine nachbarliche Vernehmung gepflogen werde«) vorgenommen werde, ohne daß Jemand sich hiervon, unter dem Vorwande einiger geist- oder weltlicher Freyheiten, wie die Namen haben möchten (maßen sie alle die Landstraßen brauchen, und es ein allgemeiner Vaterlandes-Dienst und Nothdurft ist, jedoch ihren sonstig wohlhergebrachten Freyheiten ohnbeschadet und ohnnachtheilig), entäußern dürffe. Und weilen nicht jeder Ort oder Dorfschaft im Stande ist, in seinem Bezirk die Landstraßen allein solchermaßen zu unterhalten, so sind jedesmal hierzu die zu beiden Seiten der Landstraße, links und rechts, zu zwei bis drey, auch wo nöthig, mehrere Stund Wegs angelegenen Ortschaften, jedoch dergestalten, mit Hand- und Spanndiensten mit beizufordern, daß denen weiter Entfernten, ihr Hin- und Herweg, an dem zu leistenden Dienst, mit in Anschlag gebracht und sie andurch vor denen näher gelegenen, nicht überlästiget werden. Wobei die Amts- und Orts-Schultheißen und Vorsteher ihre Hand- und Spann-Frohnd-Listen ordentlich zu führen und bei der allgemeinen Eintheilung gewissenhaft und ohne Jemandes Verschonung, oder zum Belast anderer eigenwillig verstattender Befreiung, vorzulegen haben, um darnach die Austheilung machen zu können, wie viel einem jeglichen an Hand- und einem anderen an Spanndiensten zuzumessen und auszustecken seye.

6) Damit aber dieses Geschäft den Fortgang in so besserer Ordnung haben möge, so seynd des Jahrs hindurch, besonders im Frühjahr im April, Mai und Junio (maßen der Julius und August den Unterthanen zu ihrer Heu- und Frucht-Erndte, so viel darzu von nöthen frey zu lassen) sodann vom September an, der Orts, wo kein Herbst zu rechnen, sichere Tage aus- und anzusetzen, an welchem die Arbeit zu desto meherer Beschleunigung mit gesammter Hand vorzunehmen, und darzu jedesmal die halbe Dorffs-Gemeinde abwechselungsweise zu gebrauchen, damit der andere halbe Theil derer Gemeinds-Leuten zu Hauß verbleiben und das Ihrige indessen besorgen können.

7) Vor allem aber ist und bleibt hierbey zu beobachten, daß der gemeine Mann in seinem ordentlichen Feld-Geschäft, besonders zur Saat-, Heu-Erndte- und Herbst-Zeit nicht behindert, sondern zu dessen Versehung nach jeglicher Lands- und Jahrs-Beschaffenheit demselben genugsame Zeit verstattet werde.

8) Weilen Wir aber zeithero wahrgenommen, daß die Nachlässigkeit und eigene Widersetzlichkeit Unserer Beamten hauptsächlich Schuld daran gewesen, daß die Landstraßen in keinem guten Stand seither einigen Jahren gebracht worden; so ist unser ernstgnädigster Wille und Befehl hiermit, daß von nun an dieses Geschäft lediglich denen Beamten, insoweit es eines jeglichen Bezirk und Befehlhabung, auch die mit denen Anstößeren ausgemachte Beyhülffe und Handbiethung betrifft, obliege; und wo ein Mangel und Saumseligkeit erscheinet, selbige darfür zur Strafe und Verantwortung gezogen, allenfalls auch mit wirklicher Entdienstung, ohne Gnade gegen sie verfahren werden solle. Maßen dann hierdurch Unsere sämmtliche Beamte alles Ernstes ihrer desfalls obliegender Schuldigkeit dahin erinnert werden, damit sie nebst Unserem Churfürstl. Weeg-Bereiteren und angestelleten Obsichteren, nicht nur selbst ihr fleißiges Auffsehen darüber tragen, sondern auch ihre untergebene Schultheißen und Amts angehörige Unterthanen zu ihrer Schuldigkeit sträcklich anhalten, selbige sofort auf anberaumte Täge, Stunden und Zeiten (welche mit dem Weeg-Bereiter zu verabreden) mittelst einer ordentlichen Namens-Verzeichniß zur Arbeit auf die Stelle verschaffen, auch diejenige, so ohne erhebliche Ursach, und darüber beibringende rechtmäßige Entschuldigung, ohne Erlaubniß (welche aber keineswegs mit Gunst zu Belästigung anderer Mitunterthanen von denen Beamten oder Schultheissen erkauft werden solle) ohngehorsamlich ausbleiben, oder unter Tagszeit von der Arbeit sich heimlich abschleichen, zur gebührender Strafe ziehen, sofort, an deren Statt auf ihre, alsogleich andern Tags zu exequirende, baare Kösten, andere zur Arbeit taugliche Taglöhner anstellen.

9) Bestehet derer Schultheissen und Amts-Dienern Schuldigkeit darin, daß sie in ihren Gebieten fleißig nachsehen, ob und welcher Orten die Landstraßen mangelhaft? deren Befund sie dann bei ihren vorgesetzten Beamten ungesäumt anzuzeigen haben, damit die alsbaldige Ausbesserung, bevor der Schaden großer werde, in Zeiten verfüget werden könne; inmaßen auf derer Beamten, Schultheissen und Amts-Diener eigener Verantwortung hafften solle, daß sie in jedem Gemeinds-Bezirk gewisse darin wohnende Gemeinde-

Vorstehern bestellen, die von Zeit zu Zeit denen Straßen oft genung nachsehen, und sobald sich darinnen ein Loch oder Mangel äußert, demselben sogleich durch die dazu angeordnete Gemeinden in der Frohnd abhelfen, oder die nicht ausgebessert werden wollende Mängel, ihren Beamten gebührend anzeigen, in dessen Entstehung, und wo alsdann die verordnungsmäßige Anstalt nicht gemacht würde, die Beamte in willführliche Strafe von zwey oder vier Goldgulden jedesmal verfallen, ihnen aber jedoch der Rückgriff gegen die Schultheissen, denen Schultheissen gegen die Gemeinds-Vorstehern, und diesen gegen die Gemeinds-Leute vorbehalten sein solle. Wo nun zu obbestimmter Frühjahrs- und Herbst-Zeit das allgemeine Geschäft an denen Landstraßen vorgenommen wird, da ist solches denen Dorffs-Gemeinden zeitlich genung und wenigstens Tags vorhero anzusagen, und diejenige, welche es der Abwechselung nach betrifft, auf den folgenden Tag frühe Morgens solchergestalt zu bestellen, damit sie in ihrem Dorff oder Ort selbst bei dem Schultheissen oder Vorstehern zusammen kommen, welcher sodann, oder in dessen Behinderniß ein anderer ihnen zur Aufsicht gegebener Dorfsführer, selbige mit einander insgesammt, mittelst einer geschriebenen Namensliste auf den bestimmten Platz um die gesetzte Zeit, zur Arbeit zu bringen, und keineswegs zu gestatten hat, daß einige früher, andere aber später, einzelner Weise erscheinen. Zu welchem Ende sofort nicht nur frühe Morgens und Abends, sondern jezuweilen auch unter Tags-Zeit die Liste abzulesen, und jeder mit Namen aufzurufen, um zu sehen, ob alle anwesend, oder welche eigentlich abgängig, und um ihres Ungehorsams willen bei Amt zur Bestrafung anzuzeigen seyen. Am beßten aber ist es, daß, wo sichs füglich thun lässet, einem jeglichen sein gewisses Stück Weeges zugemessen oder ausgestecket werde, welches er mit Hand- oder Spanndienst tüchtig zu machen, und in sicherer vorgeschriebener Zeit und Tägen fertig darzustellen haben solle.

10) Womit aber Schultheissen, deren sich ohnehin in jedem Amte mehrere befinden, in ihren übrigen Amts-Verrichtungen nicht verhindert werden, so ist auch unter diesen die Abwechselung solcher gestalten zu beobachten, daß einen Tag dieser, den andern aber jener, aus dem Amt mit erscheine, und den Tag hindurch die Aufsicht trage, auch die Leute zu fleißiger verordnungsmäßiger Arbeit mit Bescheidenheit, oder nöthigenfalles mit Ernst, unter bedrohender Anzeige anmahne. Wobey sie Schultheissen sich aller Anstößigkeiten und Gezänks, auch unter ihnen selbst zu enthalten, am allerwenigsten aber, und bei ohnfehlbarer Entdienstung, wo solches zu Schulden gebracht würde, sich zu unterfangen haben, von dem Arbeits-Platze unter dem Vorwande des Essens oder Trinkens, welches sie sich herbeybringen lassen können, hinweg zu gehen, oder wohl gar die mehreste Zeit des Tags hindurch in denen nächst gelegenen Wirthshäusern beim Trunk sich aufzuhalten, und andurch Gelegenheit zu geben, daß auch die ihnen untergebene Arbeits-Leute nach solchem bösen Beyspiel, und wegen ermangelnder Obsicht, ihre Stunden mit Faulentzen zubringen und die Arbeit schlechterdings unterlassen.

11) Maßen nun nebst dem Weeg-Bereiter die Fertigung derer Landstraßen, wie obgedacht, denen Beamten, jenem aber vornehmlich oblieget, daß er fleißig zusehe und aufzeichne, wo es an denenselben irgendwo fehle, sofort davon auch seiner Seits denen Beamten die Anzeige thun, den Erinnerungs-Zettul gebe, und sich selben von ihnen zu seiner Rechtfertigung, an welchem Tage die Erinnerung geschehen seye, und wannehe die Ausbesserung von Amts-wegen vorgenommen werden wolle, eigenhändig unterschreiben zu lassen; so hat er Weeg-Bereiter an allen Orten und Enden, wo an denen Landstraßen gearbeitet wird, sich fleißig, so viel möglich in Person, oder wenigstens durch seine tüchtige Knechte, einzufinden, und öfters selbst nachzusehen, ob auch die Arbeit verordnungsmäßig angegriffen, und von denen Anführern, Schultheissen und Dorfsführern denen Fröhnern die Handgriffe recht beigebracht werden. Maßen den auch die etwa verspürenden Widerwilligkeiten denen Beamten sogleich anzuzeigen, damit dargegen Rath geschafft und keine unnütze oder schädliche Arbeit gemachet werde. Die Aussteck- und Auspfählung derer Landstraßen und Gräben aber solle ebenwohl von niemand anderst als dem Weeg-Bereiter selbst geschehen. Welcher Aussteckung dann bei schwerer Strafe ohne eigenwillige Abänderung, aufs genaueste nachgefahren, die beide Seiten-Gräben aber durch die Unterthanen nach dem desfalls besonders unter denenselben und denen Gemeinden zu machenden Austheiler, alle Früh- und Spät-Jahre eröffnet, und behörig ausgeworffen werden. Und wie überhaupt die obangeführte Creyß-V. v. 5. Juni 1737 in allen diesen Arbeiten männiglichen zur Richtschnur zu dienen hat, also solle insonderheit der Weeg-Bereiter sich darnach aufs sträcklichsten achten, zumalen aber vor allem selbst daraus lernen, wie die Weege auszustecken, genugsam zu erhöhen, zu beschütten, und mit Seiten-Gräben zu versehen; auch was nach unterschiedener Beschaffenheit des Grunds oder Erdbodens zu beobachten seye. Wann nun Fahrlässigkeit oder Mangel verspüret, und auf Anzeig, von dem Amte wo es haftet, nicht Rath geschaffet würde, so soll der Weeg-Bereiter Unserer nachgesetzten Churfürstl. Reg. die alsbaldige Anzeige thun.

12) Weilen aber auch ausherrische Unterthanen, welche in dem Erz-Stift wohnen,

mithin dessen Land-Straßen sich nützlich mitgebrauchen, denen Crehßschlüssen und aller Billigkeit nach, Hand mit anzulegen haben, so solle auf vorhergegangene Begrüßung ihrer Herrschaften denenselben, wo die Ordnung an sie kommt (jedoch ihren sonsten etwa habenden Rechten ohne Nachtheil oder Abbruch) ein mehreres nicht, als denen Einheimischen, zugemuthet werden. Anstatt dererjenigen aber, die auf beschehene Einladung, sich ohnverhofften Falls hierzu nicht willig finden lassen wollen, sollen von Amtswegen andere tüchtige starke Tagelöhner um gebührenden Lohn, in die Arbeit eingestellet, und demnächst von ihren die Landstraße passirenden Habschaften, so viel eingezogen werden, als zu Bezahlung des ausgelegten Lohns und deren Kösten vonnöthen sein wird.

13) Obwohlen nach uralten Herkommen im Erzstift Trier denen Landesunterthanen und Eingesessenen ohnstrittig oblieget, die Heer- und Landstraßen alleinig, und mit zusammengesetzten Kräften in Stand zu stellen und zu unterhalten; so ist jedoch aus Landesfürstlicher mildester Rücksicht auf die Erleichterung dererselben, ohneradhtet die Weeg-Gelder es bei weitem nicht austragen, die gnädigste Verfügung von uns geschehen, daß unsere Churfürstliche Hof-Kammer die Erforderniſſen und Handwerks-Leute zu denen Brücken auf ihre Kösten stellen solle; jedoch daß alle Hand- und Spann-Frohnden, auch Taglöhner, oder wo anstatt einer Hand-Frohnde ein Handwerksmann freiwillig seinen Dienst dabei leisten wollte, von denen Unterthanen darzu hergegeben werden.

14) Wo es auch die Nothdurft erforderte, daß zur Erzielung einer graden Linie, oder zu Abweichung eines hohlen Weegs, und eines in dem Weeg befindlichen Wassers, einige Güter-Stücke zu dem Weeg gezogen werden müßten, da werden die Eigenthümern sothaner Güter-Stücken, gegen allenfalls durch unpartheyische Abschätzung erkennten billigen Ersatz, sich dessen aus Liebe zum gemeinen Wesen nicht zu entziehen haben. Sodann ist unverweigerlich und ohnentgeltlich zu verstatten, daß die Materialien, als Holz, Stein und Kies, wo sie an denen Straßen am nächsten zu haben, hergenommen werden dürffen, doch so viel möglich ohnschädlich, und ohne künftige Nothfolge, besonders des Holzes wegen, mit dieser Masse, wenn es auf kein Großes hinauslaufen sollte, andernfalls ein leydentlicher Preyß dafür zu bestimmen. Zumalen die Oeffnungen derer Stein- und Kiesgruben, von denen so viele Materialien daraus gebraucht haben, wiederum gegen alle Gefahr und Schaden am Ende verwahret werden sollen.

15) Da aber zu Abkürzung einer krümmeren, und Erzielung einer geraderen Linie, eine Aenderung in der Landstraß vorgenommen würde, so solle doch hierdurch keine neue anderwärtige Landstraß eingeleitet, sondern die grade Linie bei deren Aussteckung anwiederum in die alte Landstraße eingelenket, und also nichts als die Zwischen-Krümmen vermieden werden. Und da bekannter Dingen sich alle neue Straßen anfänglich zu setzen pflegen, so daß die zwei erstern Jahre es allezeit wiederum einer Kies-Ueberschüttung bedarf, so wäre bis dahin mit der gemeinsamen Handanlegung, nach dem machenden Austheiler, fort und fort beizuhalten, auch am Ende noch Stein- und Kies-Hauffen, so viele hundert Schritte von einander, als etwan die Beschaffenheit des Erdreichs erfordert, zu einer und anderen Seite derer Straßen, zu nöthiger Ausfüllung derer Gleiser und Löcher beyzuführen.

16) Wegen Ausbesserung derer Leinpfäde an denen Rhein- und Moselströmen und Flüssen, hat es bei der, von Unserem dritten Herrn Vorfahren am Erz-Stift unterm 10. Jan. 1710 erlassenen churfürstlichen V., so auch Nr. 3 hier angeführt ist, sein Verbleiben.

17) Letzlichen solle unsere churfürstliche Regierung Sorge tragen, daß diese Unsere gnädigste V. durchaus genauest vollzogen, und selbige bei denen Gemeinden fleißig verkündet werde. Zu welchem Ende alle und jede, besonders aber die Beamte und deren untergebnen Schultheißen und Vorstehern, zu ihrer Schuldigkeit ebenfalls auf das sträcklichste angehalten, dabey aber auch, wo es nöthig, auf das kräftigste unterstützet und gehandhabt werden sollen, damit das Werk seinen gedeihlichen Fortgang haben, und der ersprießliche Endzweck bestens erreichet werden möge.

Dessen zu Urkund ꝛc. Ehrenbreitstein den 3. April 1753.

(Scotti, a. a. O., S. 1033. Nr. 541.)

3) V. v. 1. Dec. 1764.

Johann Philipp, Erzbischof und Churfürst ꝛc. ꝛc. Unter Publikation einer kaiserlichen, an die Stände des Reichs gerichteten Aufforderung die Reparatur und Instandhaltung der durch ihre Gebiete führenden Land- und Handelsstraßen bestens zu bewirken, werden die churfürstl. angeordnete Wege-Commission und sämmtliche Lokalbehörden angewiesen, die Bestimmungen der hiermit landesherrlich bestätigten Wegebauordnung v. 3. April 1753 aufs pünktlichste zu erfüllen. Ehrenbreitstein den 1. Dez. 1764.

(Scotti, a. a. O., S. 1156 Nr. 637.)

D. Das Herzogthum Geldern betreffend.

Wege-Regl. für das Herzogthum Geldern, v. 14. Sept. 1764.

Demnach Sr. K. Maj. in Preussen ꝛc. Landesväterliche Vorsorge, für Dero Länder, unter anderen auch dahin gerichtet ist, daß nach glücklich wieder hergestelleten Frieden die Wege, Dämme und Brücken in behörigen Stand gesetzet, und darin beständig erhalten, mithin dadurch nicht allein das Commercium befördert, sondern auch aller Schade an den besäeten Feldern, sondern auch aller Schade an den besäeten Feldern, so die Reisenden durch Aus- oder Beywege zu verursachen pflegen, vermieden werde, und dann wahrgenommen worden, daß die deshalb im Oberquartier des Herzogthums Geldern, in vorigen Zeiten ergangenen Gesetze, Edikte, Reglements und Verordn., theils ausser Observantz gekommen, theils zu Erreichung vor ermeldeten Sr. K. Maj. heilsamen Zwecks, nicht hinreichend sind, als haben Höchstdieselbe der Nothdurft zu seyn erachtet, für dero Antheil an besagtem Herzogthum ein besonderes Wege-Regl. zu entwerffen, darin hauptsächlich, das für die Chur- und Neumarck auch incorporirten Creise projectirte, in so weit es applicabel zum Grunde legen und publiciren lassen.

Es verordnen demnächst Höchstdieselbe allergnädigst und ernstlich.

Das Land-Recht und die vormals der Wege halber emanirten Reglements werden confirmiret.

1) Daß was in Ansehung der Wege-Reparationen und dahin gehörigen Sachen, so wohl in dem Geldernschen Land-Rechte, als denen vormahlen von Zeit zu Zeit ergangenen Edikten und Reglements statuiret ist, in so weit solches durch gegenwärtiges Edikt nicht verändert worden, in seiner Kraft verbleiben, und demselben genau nachgelebet werden solle.

Wer die Aufsicht über die Wege haben soll.

2) Daß hinführo das General-Ober-Finantz-, Krieges- und Domainen-Direktorium, und unter demselben die Geldrische Commission, nebst dem zeitigen Momboir, sodann die Magisträte, wie auch auf dem platten Lande die Drossarde, Schultheisse, Vögte, Scheffen und Regierer in ihren resp. Distrikten, die Aufsicht über die Unterhaltung und Besserung der Wege, Dämme, Brücken und Graben auf dem bisherigen Fuß haben und behalten, auch nach Maßgebung des borermeldeten Land-Rechts, Edikten und Verordnungen, besonders gegenwärtigen Reglements mit Zuziehung eines zeitlichen Ober-Wege-Aufsehers, welcher seiner Instruktion zufolge, die Wege monathlich einmahl begehen und die angemerkten Fehler anzeigen muß, deren Reparatur auf das fleißigste und exakteste besorgen sollen. Massen sie von den Mängeln die beste Wissenschaft haben können. Jedoch werden unter, denen Beamten des platten Landes nur diejenigen verstanden, zu deren Funktion diese Aufsicht bishero gehöret. Auch sollen der dortige Postmeister, die Post-Wärther, Postillons und Post-Bothen denen Magisträten, vor ermeldeten Beamten des platten Landes, gedachter Geldrischen Commission und dem General-Postamte, selbst von denen in ihren Post-Distrikten und Stationen befindlichen übelen und schadhaften Wegen, Dämmen und Brücken, sobald solche bemercket werden, Nachricht geben, damit deren nöthige und tüchtige Ausbesserung urgiret, von der Commission darüber correspondiret und die Ausbesserungen von letzterer mit Fleiß besorget werden, und ohne Anstand erfolgen möge.

Ferner werden auch die sämmtlichen Land-Licent-Bedienten hierdurch befehliget, die von ihnen selbst bey den Wegen und Brücken angemerckten oder durch die Fuhrleute angegebenen, nach vorher gegangener Untersuchung gegründet befundenen Fehler, dem Magistrat oder Beamten des Distrikts, worunter sie sich geäussert, oder auch dem zeitigen Oberwege-Aufseher alsofort zur Remedur anzuzeigen, und bey verspührter Saumseligkeit davon an oft erwehnte Geldrische Commission zu berichten. Nicht weniger sollen die Cantzley-Bothen auf die Wege und was damit Gemeinschaft hat, genaue Acht haben, das Schadhafte annotiren und dem Momboir bey ihrer Rückkunft bekannt machen, damit selbiger den Magistrat oder Beamten des Distrikts zur schleunigen Reparation desselben anhalten könne. Sollte man auch zu Verbesserung der Wege, Brücken und Dämme, des Land-Baumeisters Gutachten nöthig haben, muß er solches unweigerlich abgeben.

Wie die Wege beschaffen seyn sollen.

3) Die sogenannten holen Wege müssen durch Abstossung der Erde von beyden Seiten dergestalt verbreitet werden, daß nicht allein ein Wagen mit zwey Pferden darüber passiren, sondern auch übersetzen könne. Diesemnächst sind selbige mit grobem Sand zu befahren, auch ist hie und da ein Raum zu praktisiren, damit die sich begegnenden Karren und Wagen einander ausweichen können, die übrigen durch eine Ebene gehenden Land-Strassen, sollen wenigstens zwey Ruthen breit, die sogenannten Binnen-Wege aber eine Ruthe breit gelassen, und bey Strafe von fünf Rthlr. auf keinerley Weise, es sey durch Bäume, hohe Steine, Pfähle, Gruben, Abpflügung oder sonsten eingeschränket, daraus, wo es nöthig und thunlich, mittelst hinlänglichen, und damit die Luft immer frey über den

Weg streichen könne, von allen Strauch=Holtz entblösseten Graben an beyden Seiten das Wasser abgezogen, auch diejenige, welche durch die gemeine Brücher und Heyden laufen, mit so viel Reihen tüchtiger junger Bäume, wie bis hier hin gebräuchlich gewesen, von denen, welche dazu berechtiget sind, eingefasset, die ausgehenden ersetzet, und wieder alle Beschädigungen durch Warn=Seulen und Edikt=mäßiger Abstraffung der Baum=Schänder gesichert werden. Die durch die Dörfer gehenden Stein=Wege sind auch fordersamst und binnen einer gewissen Zeit zu repariren.

Solte man auch zu Anlegung und Erhöhung der Wege, sodann Ziehung vorerwehnter Graben, Privat=Ländereyen incorporiren müssen oder auch sonst Sand daraus zu nehmen nöthig haben, sollen die Eigener solche zwar zum gemeinen Besten willig hergeben, doch dafür von denen, welchen die Anlegung und Reparation der Wege und Graben, oblieget, billigmäßig indemnisiret werden. Uebrigens müssen auch die Brücken sich jederzeit in tüchtigem Stande befinden, mit Lähnungen oder Geländer an beyden Seiten versehen seyn, die Dämme oder Wege vor denenselben angehöhet werden, mithin so breit seyn, daß darüber füglich zwey Pferde neben einander gehen können.

Wenn die Wege repariret und visitiret werden sollen.

4) Bleibet es zwar bey dem Stadt= und Land=Rechte, daß im Frühjahre und Herbste durch Hand= und Pferde=Dienste die schadhaften Wege ausgebessert, die Flüsse, Canäle, Ley= und Teich=Graben gereiniget, geschnitten und in behöriger Distanz erweitert werden müssen, weil aber die Saat=Zeit erst mit Ende des Monats May aufzuhören, auch das Kraut in denen Wässeren erst medio Maji in seinem Wachsthum zu kommen pfleget, so soll hinkünftig im Frühjahre die Publikation davon primo Junii, die Visitation aber erst in der Mitten dieses Monats, auf bisher übliche Weise vorgenommen werden, und in diesem Punkte dem Niers=Reglement vom 17. Okt. 1726 dergiret werden.

Im Herbste aber

geschiehet die Publikation fernerhin 1mo Septembris und Visitation in der Mitte desselben, jedoch was die Niers und darin fliessende Bäche und Neben=Ströhme betrifft, muß die Reinigung nach gedachtem Niers=Reglement vor Ablauf des Monats Augusti vollendet seyn.

Wann sich nun bey der Visitation finden wird, daß ein und ander darunter seine Schuldigkeit nicht beobachtet, so soll nach dem Reglement de Anno 1696 der Defect durch den Beamten sofort auf des Säumigen doppelte Kosten gemachet und letzterer dabey in eine Strafe von 2 Thaler verfallen seyn. Was aber die Beschauung der Niers betrift, so soll es hierunter nach dem Niers=Reglement gehalten werden, der Magistrat oder Beamte, welcher sich hierunter nachläßig bezeiget, soll jedesmahl 20 Thaler Strafe ex propriis erlegen.

Die Visitations=Protocolla und Atteste sind jährlich an die Commission und dem Momboir einzusenden, und deren Richtigkeit zu untersuchen.

Sollen

5) So wohl die Magisträte, als Beamte allemahl von erwehnten Visitationen 14 Tage nachher die dabey abgehaltenen Protocolla und die gewöhnliche Declaration der Scheffen über die geschehene Reparation der Brücken, Land=Straſſen und Wegen, sodann Reinigung, Austiefung, Ausgrabung und Verbreitung der Bäche, Graben und Canäle an der K. Commission und dem Momboir einsenden, bey Vermeidung einer Amende von 20 Rthlr. Clevisch.

Ob und wie weit es nun mit sothanen Declarationen seine Richtigkeit habe, solches müssen die Departements=Räthe, sodann der Momboir von Zeit zu Zeit untersuchen, und wenn sich finden sollte, daß die Reparationes nicht tüchtig geschehen, folglich das Attest wider die Wahrheit gegeben worden, so muß darunter verfahren werden, wie es die Reglements mit sich bringen, inzwischen ist die Reparation auf eine dauerhafte und beständige Art, auf der Säumigen Kosten zu veranlassen. Zu sothaner Bereisung soll sowohl dem Departements=Rath, als dem Momboir, freyer Vorspann in jedem Amte gegeben werden, und wenn sich Säumige finden sollten, ihnen solche Diäten bezahlen, auch mit Execution so lange beleget werden, bis sie Folge geleistet.

Wegen der zwischen diesen beyden Zeiten vorfallenden unaussetzlichen Reparationen ist dasjenige, was Articulo 2do angeführet worden, zu observiren. Da auch in denen citirten Land=Rechten heilsamlich statuiret ist, daß von Reparation der Wegen, Dämme und Brücken, Reinigung der Bäche, wegen des allgemeinen Nutzens Niemand eximiret seyn solte, so hat es dabey und der rechtmäßigen Observanz, sein Bewenden.

Wer die neben denen Gründen der particuliren und die durch die gemeine Brücher gehenden Wegen repariren soll.

7) Die gemeinen Wege oder Land=Straſſen, welche durch die Felder gehen, von dem gantzen Dorfe, so weit dessen Feld=Marck sich erstrecket, die durch die gemeinen Brücher und Heyde=Gründe lauffende aber von den Gemeinheiten und Kirchsspielen, worunter sie gehören, so weit eines jeden Distrikt sich erstrecket, repariret werden. Sollten jedoch vor=

gedachte Wege, auch gemeine Brücken und Dämmen in so schlechten Zustand sich befinden, oder im letzten Kriege gerathen seyn, daß die Kirchspiele oder Gemeinheiten nicht vermögend, solche in behörigen und dauerhaften Stand zu setzen, so sollen selbige darunter von denen benachbarten Kirchspielen und Gemeinheiten, ja auch wohl dem Befinden nach vom gantzen Lande assistiret werden.

Solchergestalt soll es auch mit denen hie und da etwa noch nöthigen gemeinen Land-Straßen, Dämmen und kostbaren Brücken gehalten werden. Wenn aber sothane Wege, Land-Straßen und Brücken hiernächst den particuliren Aemtern und Gemeinheiten, welche solche auszubessern schuldig, in tüchtigem Stande, nach einem deutlichen Aufnahms-Protocoll geliefert werden, müssen selbige sie auch darin privative unterhalten, es wäre dann daß die Land-Straßen so gelegen, daß solche von denen Gemeinheiten, unter deren District sie gehören, gar nicht oder doch wenig gebraucht würden, gefolglich eigentlich zur Bequemlichkeit und Nutzen des Publici dieneten, welchenfalls selbige auch billig von demselben unterhalten werden müssen.

Was die sogenannten binnen- Mist- und Acker-Wege, auch Brücken und Dämme, und deren Unterhaltung betrift, so soll darunter dasjenige observiret werden, was bishero gebräuchlich gewesen.

Wie es mit den Renitenten zu halten.

8) Wenn sich bey diesem Werke einige Renitenten hervor thun, welche weder die Magisträte noch Beamten zu ihrem Devoir anhalten können, müssen solche in dem Visitations-Protocollo benennet werden, damit das Officium Fisci gegen die Unwilligen sein Amt thun könne.

Wie es mit Entscheidung der wegen Reparation der Wege vorfallenden Streitigkeiten zu halten.

9) Wann aber wegen der zu reparirenden Land-Straßen, Wege, Brücken und Dämme, und wer solche auszubessern schuldig sey, zwischen den Aemtern, Gemeinheiten oder particuliren Differenzien entstehen, welche eine genaue Untersuchung erfordern, so soll dann kein weitläuftiger Prozeß verstattet werden, sondern das dortige Justitz-Collegium eine unpartheyische Commission anordnen, von derselben allenfalls mit Zuziehung des Momboirs, in loco alles untersuchet, von der Sachen Bewandniß umständlicher Bericht nebst der Commission Gutachten ad Collegium abgestattet, und das was von demselben darunter decidiret worden, sofort zur Execution gebracht werden. Jedoch muß provisionaliter und Salvo Jure cujus vis, Unsere Commission den schadhaften Weg, Brücken ꝛc. durch den Magistrat oder Beamten des Ortes, wo er sich befindet, auf Kosten desjenigen, der hiernächst sie zu tragen schuldig erkannt werden wird, in behörigen Stand setzen lassen.

Wie es mit Repartition der zu Reparation der Wege erforderliche Kosten und Dienste zu halten.

10) Was nun die Repartition der zu Verbesserung der Wege, Brücken ꝛc. erforderlichen Kosten und Dienste betrift, so soll, wenn solches vom Lande, auch einem Amte oder Creis geschiehet, darunter nach der Landes-Matricul verfahren werden, geschiehet solche von einer Gemeinheit, so sind die nöthigen Gelder aus der Gemeinheits-Casse, jedoch die bey denen Visitationen vorfallenden Amenden, wenn die Gemeinheit selbige, entweder gantz oder zum Theil bishero genossen, mit zu Hülfe zu nehmen, die Dienste aber gemäß der an jedem Ort üblichen Repartition, doch nach Anweisung des 6ten Articuls des Reglements dazu herzugeben.

Wie es mit den Reisenden zu halten, welche über besäete Aecker fahren.

11) Soll zwar niemand bey zehen Rthlr. fiscalischer Strafe, und Erstattung aller Unkosten sich unterstehen, einem Reisenden, wegen des durch das Ausfahren auf dem Acker etwa verursachten Schadens zu pfänden und in seiner eigenen Sache zugleich Kläger und Richter zu seyn, zumahlen es ofte geschehen, daß Knechte, auch wohl gar die Einwohner selbst, aus Muthwillen und um Biergeld zu erzwingen, den Reisenden aufgepasset, und obwohl sie selbst gewußt, daß aus Noth der Beyweg gesuchet werden müssen, sie dennoch gepfändet, wann aber auch gleichwohl ein Reisender um einer kleinen Ungemächlichkeit willen aus den rechten Fahrweg auf besäete Aecker ausgebeuget und Schaden verursachet, soll derselbe angehalten und dem Beamten oder dem Gericht des Orts angebracht, wenn er aber nicht Standt haben will, verfolget und von derjenigen Obrigkeit wo er eingeholet wird, zu dessen Erstattung angestrenget werden.

Magisträte und Beamte sollen dafür sorgen, daß die Wege und Brücken in guten Stande erhalten, und neben denenselben keine Gruben gefunden werden.

12) Nach welchen allen jedermann, dem es angehet, sich zu achten, fürnehmlich aber die Magisträte und Beamten, die besonders zur Aufsicht über die Wege, Dämme, Brücken, Bäche ꝛc. bestellet sind, dahin zu sehen haben, daß solche in gehörigen Stand gesetzet, und darin erhalten, auch nahe an den Wegen keine Gruben und Untiefen oder dergeichen

gemachet werden, sonsten sie für den, den Reisenden daher zustossenden Schaden und Unfall einstehen und dem Beschädigten Erstattung thun sollen, da sie denn ihren Regreß, an diejenigen nehmen können, durch deren Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit der Schade verursachet worden; wozu auch die Land-Licent-Bedienten verbunden seyn sollen, die den Magisträten und Beamten die ihnen angebrachten oder angemerckten Mängel nicht in Zeiten zur Remedur angezeiget. Uebrigens wenn etwa wegen eines und anderen Weges, Dammes oder Brücken bereits ein besonderes approbirtes Reglement vorhanden seyn, oder noch gemachet werden möchte, hat es dabey billig sein Bewenden, und sollen dergleichen Special-Reglements durch dieses Generale nicht aufgehoben werden.

Es sollen wo es nöthig Hand-Weiser gesetzet und alle an den Strassen sich befindende Hindernisse weggeräumet werden.

13) Sind an allen Orten, wo Land-Strassen, oder sonst starck frequentirte Wege beyeinander laufen, und noch keine Wegweiser stehen, tüchtige von Eichen-Holtz, oben mit dem Adler zu setzen, die Schriften darauf deutlich und tief genug einzuschneiden, die Hecken überall wenigstens von 12 Fuß breit zu lassen, die zu nahe am Wege stehenden Bäume, sodann die darüber hangenden Zacken abzuhauen, keinen Baum in dem Wege zu fällen, die von selbst umgefallenen ohne Verzug daraus zu bringen, die darinn befindlichen Stubben, Wurtzeln, grosse Steine und andere Hindernisse wegzuräumen, bey tiefen Schnee zu hohlen und zwischen Hecken liegende Strassen von denen Gemeinheiten durch dazu aufzubiethende Mannschaft aufzuräumen, und die Wege dergestalt frey zu halten, daß solche zu allen Zeiten befahren werden können. Signatum Berlin d. 14. Sept. 1764.

(L. S.) Friedrich.

v. Massow. v. Hagen.

(N. C. C. Tom. III. S. 467 No. LXI. de 1764, Rabe's Samml., Bd. I. Abth. 3 S. 50.)

E. Das Herzogthum Cleve betreffend.

Wege-Regl. für das Herzogthum Cleve v. 2. Febr. 1768.

Wir Friedrich rc. Thun kund rc. daß, nachdem über die schlechte und an verschiedenen Orten in unserm Hertzogthum Cleve fast unbrauchbar gewordene Wege, Dämme und Brücken, von denen Reisenden, Post-Aemtern und Fuhrleuten, Klage geführet, auch angezeiget worden, daß solche nach der Vorschrift derer von Uns erlaßenen Regl. und Cirk. V. v. 25. Julii 1730, 28. Martii 1763 und 20. Martii 1765, nicht in gehörigen Stand gestellet, noch unterhalten würden; wodurch dann das Commercium gestöhret, den reisenden Fremden und Einheimischen, die Communication von einem Orte zum andern beschwerlich gemachet, auch die Felder durch die Nebenwege verderbet, und dem Landmanne großer Schade verursachet würde. Wir aber solchen Unordnungen länger nachzusehen nicht gemeint sind, sondern wollen, daß alle Wege in dem Herzogthum Cleve in solchen Stand gestellet werden sollen, daß sie bey aller Jahres-Zeit gebrauchet, denen Reisenden die Passage erleichtert und das Commercium ungehindert getrieben werden könne;

Als haben Wir nöthig erachtet, ein besonderes Wege-Regl. entwerfen, und zu jedermanns Achtung, durch den Druck bekannt machen zu lassen.

Wir verordnen demnach und befehlen hiermit ernstlich und nachdrücklich, daß

Breite derer Land- und Poststraßen wird vorgeschrieben.

§. 1. Alle Land- und Poststraßen wenigstens 24 bis 48 Fuß breit angeleget werden sollen, wenn selbige aber über Bann-Deiche angeleget werden müssen, als denn können sie zur Erspahrung derer Kosten mit 12 bis 16 Fuß breit bestehen.

Breite derer Wege von einem Orte zum andern, wo keine Post- oder Landstraßen hingehen.

§. 2. Alle übrige von einer Stadt zur andern und von einem Dorfe zum andern, wohin keine Post- oder Landstraßen gehen, sollen 12 bis 16 Fuß breit angeleget werden.

Höhe derer Land- und Poststraßen.

§. 3. Damit das Regenwaßer von denen Land- und Poststraßen, geschwind ablaufen könne; so sollen solche in der Mitte 4 Fuß und an denen Seiten 2 Fuß höher als das Terrain auf beyden Seyten ist, angeleget, und in solcher Höhe beständig erhalten werden.

Höhe derer übrigen Wege.

§. 4. Weilen die übrigen Wege von einer Stadt zur andern, und von einem Dorfe zum andern schmäler angeleget werden können, als die Hauptstraßen; so kann auch deren Erhöhung in der Mitte auf 2 Fuß, und an denen Seiten auf 1 Fuß höher als das Terrain ist, hinreichend seyn.

Bäume, Hecken und Sträucher sollen an denen Wegen besonders im fetten Lande nicht geduldet werden.

§. 5. Indem die Bäume, Hecken und Sträucher behindern, daß die Sonne und der Wind die Wege austrockenen können, die Erfahrung auch lehret, und der Augenschein überall klärer weiset, daß die Wege, welche mit Bäumen und Hecken besetzet sind, nicht

allein niemahls in gutem Stande sich befinden, sondern auch von Zeit zu Zeit schlimmer, und endlich gantz durchländig, faul und unbrauchbar werden, nicht weniger, daß alle zur Verbeßerung derselben angewandte Kosten vergeblich sind, und der geringe Vortheil, den eigennützige Eigener, von denen Bäumen ziehen möchten, dagegen nicht zu vergleichen ist; als sollen künftighin keine Bäume, Hecken und Sträucher an denen Wegen, besonders in fetten oder Kley Lande, sie mögen stehen auf Unseren Domainen, oder anderm freyen Grunde, oder sonsten, wie der Grund Nahmen und andere Freyheit haben mag, geduldet, sondern ohne die geringste Nachsicht weggeschaffet werden. Wir befehlen demnach allen Land- und Steuer-Räthen, Magisträten, Creiß-Einnehmern, Jurisdictions-Richtern, Bauern, Schultheissen, Scheffen und Vorstehern, auch denen Deichstühlen in denen Schauen, daß sie sofort alle Bäume, Hecken und Sträucher von denen Landstraßen und gemeinen Wegen, in soferne solche besonders über fetten Kley-Grund gehen, durch die Eigener auf deren Grund sie stehen, abhauen laßen, und damit Sechs Wochen, nach Publikation dieses Regl. fertig sein, oder gewärtigen sollen, daß solches auf ihre und der Saumseligen Kosten werde verfüget werden.

Wege, an welchen Bäume unschädlich sind, werden beschrieben.

§. 6. Gleichwie aber die Bäume, denen Sand-Wegen nicht schaden können, weilen diese aus der Natur trocken sind, überdem der Sand, wenn er etwas feucht ist, besser stehet und das Wagen-Gleiß offen bleibet; so wird von Nutzen seyn, daß auf beyden Seiten solcher Sand-Wege, Alleen von Bäumen gesetzet werden, jedoch sollen die Wege damit nicht enger, als auf 50 Fuß Breite eingeschränket, noch Hecken oder Sträucher an denenselben geduldet werden; es wäre dann, daß an einem dergleichen die vorbeschriebene Breite haltenden Wege lebendige Frechtungen anschießen möchten, welche in diesem Fall jedoch unter der expressen Bedingung, daß solche nicht höher, als $2\frac{1}{2}$ Fuß hoch, und daß der neue Ausschlag ohnfehlbar alle zwey Jahre abgehauen werde, gestattet werden können.

Die Wege sollen in Graben geleget werden.

§. 7. Da auch die Landstraßen und Wege nicht überall von der Ueberschwemmung, sowohl von dem Regen-Waßer, als besonders in der Niedrigung von dem Quell-Waßer befreyet, noch nach dem §. 3. u. 4. erhöhet werden können, es sey denn, daß das Waßer durch die Graben abgeleitet werde; als ordnen und befehlen wir hiermit: daß alle Wege, die nicht aus der Natur die erforderliche Höhe haben, oder die nicht über sandigen Boden gehen, und von selbst trocken sind, auf beyden Seiten in Graben geleget werden sollen.

Breite derer Gräben neben dem Wege.

§. 8. So vielfältig aber die Beschaffenheit des Terrains ist, über welches die Wege gehen, eben so vielfältig würde die Breite und Tiefe derer Graben, zu beyden Seiten derer Wege vorgeschrieben werde müssen, wenn solche auf alle Fälle quadriren sollten.

Damit aber hierunter nicht mehr oder weniger bestimmet werde, als nöthig ist, als wird die Breite und Tiefe derer Graben dergestalt festgesetzet, daß daraus so viel Erde genommen werden solle, als zu der ad §. 3 u. 4 vorgeschriebenen Erhöhung derer Wege und zu Abführung des Waßers nöthig ist.

Wie die Erde aus denen Graben auf die Wege zu bringen.

§. 9. Die Erde, so aus denen Graben auf beyden Seiten gegraben wird, soll nicht, wie bishero zum äußersten Verderb derer Wege geschehen, bey denen Graben niedergeleget, und der Weg in der Mitte niedriger, als an beyden Seiten belaßen werden; sondern es soll dieselbe sofort, wie sie ausgegraben wird, in die Mitte des Weges geworfen, und daselbst geschlichtet und planiret werden; Derjenige, so dagegen handelt, und die Wege verdirbet, soll für jede Ruthe, wo er die Erde nicht nach dieser Vorschrift ausgeworfen, und den nehmlichen Tag geschlichtet hat, mit einem Thaler Strafe beleget werden. Auch sollen alle Land- und Steuer-Räthe, Magisträte und alle übrige Bediente, denen die Direktion und Aufsicht der Wege-Besserung auflieget, dahin sehen, und sofort verfügen daß solche nicht in die Mitte des Weges ausgeworfene Erde, auf Kosten desjenigen, der sich hierunter mangelhaft finden läßet, dahin geschlichtet und planiret werde.

Die an die Wege anschießende Eigner der Stücke, sollen die Graben neben denen Wegen, wenn es vorhin im Gebrauch gewesen, selbst, sonst aber Dorfschafts- oder Gemeinheitsweise aufwerfen.

§. 10. Da es denen auf die Wege anschießenden Stücken zum besten Nutzen gereichet, wenn die Wege auf beyden Seiten in Graben geleget werden, indem dadurch die Gründe, von dem Ueberlaufe des Viehes, und von dem Ausbrechen derer Fahr-Zeuge, mithin von denen Nebenwegen befreiet bleiben, auch das Regen- und Quell-Wasser dadurch von denen Gründen abgeführet wird; Als ordnen und befehlen Wir, daß ein jeder Eigenthümer derselben, nach der Länge des Stücks, den Graben neben dem Wege, wenn er dazu vorhin verbunden gewesen, aufräumen und Erde, nach der Vorschrift, auswerfen und schlichten solle.

An denenjenigen Orten aber, wo die Eigenthümer derer Stücke bisher nicht dazu gehalten gewesen, soll solches Dorfschafts- oder Gemeinheitsweise geschehen.

Strafe für die Land- und Steuer-Räthe, Magisträte, Creys-Einnehmer, Juris-dictions-Richter und Deich-Stühle, welch die Abhauung der Hecken und Bäume, desgleichen die Aufräumung der Gräben länger verzögern.

§. 11. Gleichwie es nun der Nachsicht derer Land- und Steuer-Räthe, Magisträte, Creys-Einnehmer und Jurisdictions-Richter, einzig und allein zuzumessen ist, daß die Abhauung derer Hecken, Bäume und Sträucher, desgleichen die Anlegung und Aufräumung derer Graben, denen deshalb erlassenen vielfältigen Verordnungen zuwider, bis dato noch nicht geschehen ist: Wir aber zum Nachtheil Unserer Unterthanen, und des Commercii, länger nicht gestatten wollen, daß ein so nützliches Werk weiter verzögert werde; Als befehlen Wir denenselben insgesammt und insbesondere, daß sie von nun an sich der Wege-Besserung mit mehrerem Ernste annehmen oder gewärtigen sollen, daß, wenn nicht binnen der in dem §. 5 bestimmten Frist von sechs Wochen, alle Hecken, Bäume und Sträuche, neben denen Wegen gänzlich abgehauen und weggeräumet, desgleichen die Graben, in dem nehmlichen Zeitraum, angeleget und ausgegraben sind; sie für jeden Baum funfzehn Stüber, und für jede Ruthe Hecken und Sträuche dreißig Stüber, und für jede Ruthe Graben, so nicht aufgegraben, einen Rthlr. Strafe erlegen, und dazu durch militairische Exekution angehalten werden sollen. Nicht weniger sollen die Deich-Stühle mit eben der Strafe beleget werden, wenn sie sich der Wege-Besserung in ihren Schauen nicht annehmen. Dann da nicht allein die Wege, so über die Deiche gehen, sondern auch die Brücken über die Wasserleitungen, schon der Aufsicht derer Deich-Stühle anvertrauet sind; so sollen auch fürohin die Wege-Besserungen von ihnen ausgeführt werden, zumalen der Verderb derer Wege in denen eingedeichten Poldern, so überhand genommen hat, daß die Einwohner ihre Früchte und Produkten zum öftern nicht bei ihren Wohnungen fahren, vielweniger ausserhalb zu Markte bringen können.

Die Wege sollen auf gemeinsame Kosten hergestellet, und in gutem Stande erhalten werden.

§. 12. Damit Unsere hierunter führende heilsame Intention desto besser ins Werk gerichtet und die Wege beständig gut erhalten werden mögen; so verordnen Wir allergnädigst und ernstlich, daß die Wege, welche einer beständigen Reparation unterworfen seyn, gleich denen Dämmen, in gewisse Schläge oder Blöcke geleget, unter die Eingesessenen jeden Amts oder Kirchspiels, vertheilet werden sollen, daß ein jeder gantzer, halber und anderer Bauer oder Körter, nach Proportion ihrer zu haltenden Pferde, wissen möge, welchen District er zu unterhalten habe, welches jeder Land-Rath in seinem allergnädigst anvertrauten Creyse, in 9. Wochen a Dato publicationis dieser Verordnung, bey Vermeydung schwerer Verantwortung, ohnnachbleiblich einzurichten, und die Repartitiones Unserer Krieges- und Domainen-Cammer einzusenden hat.

Wie die Wege zu vertheilen.

§. 13. Es sollen demnach alle Land-Straßen und gemeinen Wege, denen Feld-Marcken, bey jeder Stadt, Amt, Jurisdiktion und Dorf, in soferne sie solche bisher zu halten schuldig sind, zugetheilet, und von ihnen beständig in brauchbarem Stande unterhalten werden.

Wie die speciale Aufsicht über den einem jedem zugetheilten Distrikt zu halten.

§. 14. Damit auch künftighin, bei Ausbesserung und Unterhaltung derer Wege, einer vor dem andern nicht beschweret, sondern darüber die vorgeschriebene Proportion, nach der Morgen-Zahl observiret werde; soll in einer jeden Feld-Marck, ein Aufseher über die ihr zugehörige Wege, angestellet werden, welcher entweder einem jeden Beerbten sein Stück am Wege, nach Proportion der Morgen-Zahl, zumessen, oder, wenn es nach den Umständen einer jeden Stadt, Jurisdiction, Dorf, oder Gemeinheit, zuträglicher gehalten würde, die Wege gemeinschaftlich zu bearbeiten, dahin sehen muß, daß ein jeder, die ihm, nach solcher Proportion, zukommenden Arbeiter stelle.

Was vor der Vertheilung voraus vorzunehmen.

§. 15. Weilen jedoch bei der Vertheilung derer Wege nach der Morgenzahl, eher nicht, eine billigmäßige Gleichheit getroffen werden kann, bis die Wege zuförderst in gleich guten Stand gesetzt sind; denn es könnte einem, der eine Ruthe lang an dem Wege zu machen schuldig wäre, ein so schlechtes Stück zugetheilet werden, welches mehr kosten würde, als 100 Ruthen an einem besseren Wege, die einem, der hundert Ruthen machen müste, zugetheilet wären.

Als verordnen Wir hiermit, daß alle Land-Straßen und gemeine Wege vorerst auf gemeinsame Kosten einer jeden Feld-Mark, und zwar in der oberwehnten und festgesetzten Frist, von sechs Wochen, a die publicationis dieses Reglements an gerechnet, in guten und dauerhaften Stand gestellet werden sollen.

Von Begründung derer Wege.

§. 16. Wenn also die Land-Straßen und gemeinen Wege zuvörderst, nach der Vorschrift, von Hecken, Bäumen und Sträuchen befreyet, in Graben geleget, aufgehöhet, und

recht wohl planiret sind, so soll darauf wenigstens 1 Fuß dick, 18 Fuß breit, Grind oder Sand, oder kurz geschlagener Stein=Grüß gefahren werden. Der zu der Wege=Besserung erforderliche Grind oder Sand, kann aus allen Gründen, wo solcher anzutreffen, und dem auszubessernden Wege am nächsten belegen, ohnentgeltlich genommen, und herbeigefahren werden, gestalten sich niemand darwider zu setzen befugt, sondern solchen vielmehr bey Vermeidung willkührlicher Strafe verabfolgen zu laßen schuldig und gehalten seyn soll. Falls aber durch die Ueberfahrt auf denen Grind=Oertern, gute Gründe, Aecker und Wiesen beschädigt werden möchten; so soll dafür dem Befinden nach, ein billiges Dedommagement oder Vergütung aus der Gemeinde=Casse denen Pächtern oder Eigenern, vor deren beschädigte Ländereyen, angedeyen, und der durch die Ueberfahrt verursachte Schade, nach einer aufzunehmenden Taxe bonificiret werden, wie denn auch das Land, worunter der Grind oder Sand stehet, und um dazu zu gelangen, das darüber befindliche gute Terrain vergraben werden muß, bezahlet werden soll; so ist zu Vermeidung dieser Kosten, soviel möglich dahin zu sehen, daß ohnschädliche Stellen, zum Sandgraben ausgesuchet werden.

Wege, so mit Holtz oder Heyde zu belegen.

§. 17. Wo es aber an denen vorbemeldeten Materialien gänzlich ermangeln möchte da sollen die Wege mit Faschinen = Holtz oder Heyde=Kraut beleget und darüber ein Fuß dick Erde gefahren, das Holz dazu angekaufet, und das Geld auf die Grund=Stücke einer, jeden Feld=Marck, nach der Morgen= oder Malter=Zahl ausgeschlagen werden.

Von Anlegung derer Brücken und Krüppers in denen Wegen.

§. 18. Weilen auch, nach der unterschiedenen Höhe des Terrains, nöthig ist, daß das Wasser aus denen Wege=Graben, denen Zug=Graben und Wasserleitungen, abgeführet werde, so sollen dazu die nöthigen Brücken oder Krüppers, unter denen Wegen, auf hinreichende Breite und Höhe angeleget, und die dazu erforderliche Kosten, nach der Morgen= oder Malter=Zahl angeschlagen werden.

Wie die Repartition zu machen.

§. 19. Von denen Land= und Steuer=Räthen, Magiströten, Deich=Stühlen, Creyß=Einnehmern und Jurisdiktions=Richtern jeden Districts, mit Zuziehung derer Deputirten und principalsten Beerbten, soll demnach eine Repartition für die, jeder Feld=Mark zuzutheilende Wege, auf das zuverläßigste angefertiget werden, darinn nicht allein, was in ganzen derselben, an Ruthen=Zahl, nach der Länge derer Wege zu unterhalten, sondern auch, was einem jeden insbesondere, nach Proportion der Morgen=Zahl seiner Gründe, zukömmt, bestimmet werden muß.

Vermessung derselben.

§. 20. Damit auch in der anzufertigenden Repartition, keiner vor dem andern verkürzet werde, und dieselbe auf das zuverläßigste billig angefertiget werden könne; so sollen die Land= und Steuer=Räthe, mit Zuziehung der gedachten Bedienten, Deputirten, und principalsten Beerbten, verfügen, daß alle Land = Straßen und Wege, durch einen Land=Messer genau gemessen, und in jedem Districte, in drey Classen, als gute, mittelmäßige und schlechte Wege, abgetheilet, demnach nach der Morgen= und Malter=Zahl, einem jeden seine Theile aus jeder Classe zugetheilet werden, damit er solche entweder hiernach selbst in gutem Stande erhalten. oder wenn eine gemeinschaftliche Wege=Reparation vorgenommen würde, wissen könne, wie viel sein Antheil entweder an baarem Gelde, oder an Spann= und Hand=Arbeit betrage.

Die Zeit, wenn die Wege=Reparation vorgenommen werden soll.

§. 21. Wenn also die Wege, nach dieser Vorschrift in guten Stand gebracht sind, so sollen sie darin bestens erhalten werden. Hierzu träget vieles bey, daß die Reparationes, und Verbesserung derselben, zu rechter Zeit, nemlich hauptsächlich, bey trockenem Wetter geschehe.

Wir verordnen und befehlen also hiermit, daß alle Wege=Reparation im Früh=Jahre, so bald nur die Wege trocken werden, vorgenommen; bey nassen Wetter aber damit angefangen werden solle; weilen die Erfahrung bestätiget, daß die Wege durch eine vorgenommene Besserung bei nassem Wetter nur verschlimmert werden.

Von Schlichtung der Spuhren.

§. 22. Weil die mehreste Reparation in denen Wegen durch öftere und zu rechter Zeit vorzunehmende Schlichtung derer Spuhren ersphret, und die Wege dadurch am besten im Stande erhalten werden können; So befehlen Wir hiermit, daß nicht allein im Frühling, sobald die Wege anfangen trocken zu werden, das Wasser aus denen tiefen Spuhren, in die Seiten=Graben abgeleitet, die Spuhren geschlichtet und die Wege planiret werden sollen, sondern es soll solches auch so oft, als Regenwetter gewesen ist, und die Wege wieder anfangen trocken zu werden, wiederholet, und wo die Spuhren so tief geworden sind, daß sie mit der auf beyden Seiten abzustechenden Erde, nicht ausgefülle werden können, da soll in dieselbe neuer Grind oder Sand gefahren werden.

Erhöhung und Ausbesserung derer niedrigen Stellen.

§. 23. Gleichwie also durch die Schlichtung derer Spuhren verhindert wird, daß die Wege zu tief ausgefahren, und ungleich werden können, also soll auch darauf genau gehalten werden, daß alle niedrige Stellen, die auf der Mitte des Weges entstehen, sofort zugefahren, die Wege beständig gleich und eben erhalten, und durch verzögerte Reparation und Ausfüllung kleiner Niedrigungen, die Wege nicht hohl werden mögen.

Die hohlen Wege sollen abandoniret werden.

§. 24. Da auch die hohlen Wege niemahls gut gemachet werden können, sondern alle Kosten so daran gewendet werden, vergeblich sind; als verordnen Wir hiermit, daß alle hohle Wege abandoniret, und über die Höhe neben denselben, neue Wege angeleget werden sollen, in so ferne sich dieses, wegen der Situation nur einigermassen thun lassen will. Das zu denen umzulegenden Wegen erforderliche Terrain, soll zwar, nach einer billigen und Landüblichen Taxe, bezahlet werden; es soll sich aber niemand weigern, solches zum gemeinen Besten, mit billigmäßiger Entschädigung abzutreten, es sey solches Domainen-adlicher oder sonst freyer Grund, wie er Nahmen haben mag.

Beschluß dieses Reglements.

§. 25. Nach dieser Vorschrift sollen nun, alle Wege, nicht allein in der bestimmten Zeit, angefertiget, sondern auch in gutem Stande künftig beständig erhalten werden. Und da Wir von dem großen Vortheil vollkommen überzeuget sind, der einer jeden Provintz zuwächset, die gute und zu aller Jahres-Zeit brauchbare Wege hat, dagegen aber der Nachtheil leyder! gar zu sehr bekannt ist, den die Provintzien leiden, welche unbrauchbare Wege haben; denn sie sind denen Reisenden schreckhaft, und werden von ihnen vermieden; das Commercium wird aus denenselben verdrungen, und der Schade, so ihnen daraus zuwächset, ist in aller Absicht unersetzlich:

Als befehlen Wir nochmahls ernstlich und nachdrücklich, allen Land- und Steuer-Räthen, Magisträten in denen Städten, Creyß-Einnehmern von denen Aemtern, und Richtern in denen Jurisdictionen, wie auch allen Bedienten, so besonders zu der Aufsicht über die Land-Straßen, und gemeine Wege angestellet, sind, daß sie führohin ohne allem Rückhalt, Trägheit oder Nachsicht bey Vermeydung der schweresten Ahndung, sich der Reparation und Herstellung derselben mit mehrerem Ernste und Eyfer als bishero geschehen, annehmen; widrigenfals gewärtigen sollen, daß Wir Uns, wegen der geringsten weiteren Versäumung an sie halten, und wider sie mit der äußersten Schärfe so lange verfahren werden, bis die ihrer Aufsicht anvertraueten Wege, nach der Vorschrift hergestellet sind.

Schlüßlich befehlen Wir Unserer Clevischen Krieges- und Domainen-Cammer, auch einem jeden Departements-Land- und Steuer-Rathe, auf die Erfüllung dieser vorgeschriebenen Wege-Besserung mit größtem Nachdruck zu halten, deshalb öftere Wege-Visitationes anzustellen und einen jeden zu seiner Obliegenheit, die Säumhafte und Renitenten aber durch die nachdrücklichsten Zwang-Mittel zu ihrer Schuldigkeit anzuhalten.

Uhrkundlich ꝛc. So geschehen und gegeben zu Berlin, den 2. Febr. 1768.

(L. S.) Friedrich.

v. Massow. v. Hagen.

(N. C. C. Tom. IV. S. 2031 No. 6 de 1768, Rabe's Samml. Bd. I. Abth. 3. S. 361.)

Zweiter Theil.

Von den Privat-Wegen.

Unter Privat-Wegen im engsten Sinne, wie deren Begriff hier aufgefaßt wird, werden nicht die zur Kommunikation einer Gemeinde in sich selbst bestimmten (Privat-Gemeinde-Wege)[1]), sondern nur solche Wege verstanden, welche lediglich zum Gebrauche einzelner Individuen bestimmt sind. Diese Wege gehören zum Privatvermögen und sind der Disposition der einzelnen Interessenten unterworfen[2]).

Das A. L. R. sowohl, als der Code Napoléon fassen diese Gattung der Wege als Grundgerechtigkeiten auf.

Nach den Vorschriften des A. L. R. Th. I. Tit. 22. §§. 2 bis 10. kann jeder Grundbesitzer von dem andern fordern, daß derselbe sich gegen Entschädigung solche Einschränkungen gefallen lasse, ohne welche sein Grundstück ganz oder zum Theil völlig unbrauchbar sein würde, woraus folgt, daß ihm zu diesem Zwecke namentlich auch die erforderlichen Wege und Triften gewährt werden müssen. Außerdem können dergleichen Grundgerechtigkeiten durch rechtsgültige Willenserklärungen eingeräumt, oder durch Verjährung erworben werden. (§§. 11 u. 13 a. a. O.)

Nach den Vorschriften des Code Napoléon werden nothwendige, gesetzlich angeordnete, und durch Mitwirkung des Menschen entstandenen Grundgerechtigkeiten unterschieden (Art. 639). Zu den gesetzlich angeordneten gehört unter andern die Wegegerechtigkeit (Art. 652). Durch Mitwirkung des Menschen können Grundgerechtigkeiten, insbesondere also auch Wegegerechtigkeiten aus Willenserklärungen oder durch dreißigjährigen Besitz entstehen (Art. 690 ff.).

I. Das A. L. R. enthält über die Wegegerechtigkeiten insbesondere in Th. I. Tit. 22. §§. 63—79 folgende Bestimmungen:

§. 63. Gebahnter Fußsteige auf offenen Feldern kann ein Jeder sich bedienen.

§. 64. Hat aber der Eigenthümer den gemeinen Gebrauch solcher Fußsteige durch Gräben, Kreuze, Schlagbäume, oder andere dergleichen Merkmale untersagt; so kann nur derjenige, welchem eine besondere Vergünstigung eingeräumt worden, davon Gebrauch machen.

§. 65. Wer das Recht hat, über das Grundstück eines Andern zu gehen, darf sich dessen weder zum Reiten, noch zum Fahren, auch nicht mit einrädrigen Karren, bedienen.

---

[1]) Vergl. oben Th. I., Abth. III., Unterabth. I., Abschn. I., Kap. 2, S. 409.

[2]) Vergl. Runde's Grundsätze des deutschen Privatrechts, §§. 124—127, Eichhorn's Handbuch des deutschen Privatrechts, §§. 270 ff.

§. 66. Wer aber das Recht hat, auf einem Wege zu fahren, darf auch darauf reiten, mit Karren fahren, und Vieh an Stricken darüber führen.

§. 67. Dagegen folgt aus der Befugniß, über des Andern Grundstück zu fahren, noch nicht das Recht, Vieh darüber zu treiben.

§. 68. Eben so wenig folgt aus der Befugniß, über des Andern Grundstück Vieh zu treiben, ein Recht über dasselbe zu fahren.

§. 69. Aus der Wegegerechtigkeit folgt noch nicht die Befreiung von Damm= oder Brückengeld, oder andern Abgaben der Durchreisenden.

§. 70. Wem das Recht, über ein fremdes Grundstück zu gehen, zu reiten, oder zu fahren, zukommt, der muß sich genau auf dem bestimmten Wege halten, und darf unter keinerlei Vorwande Nebenwege suchen.

§. 71. Dagegen kann er sich, wenn sein Recht nicht auf einem gewissen bestimmten Zweck ausdrücklich eingeschränkt ist, des Weges zu allen seinen Bedürfnissen ohne Unterschied, nicht aber zu ganz neuen Anlagen (§. 8) bedienen.

§. 72. Wer das Recht des Viehtriebes hat, muß solchen dergestalt einrichten, daß das Vieh durch Uebertreten, oder sonst, keinen Schaden verursache.

§. 73. Verzäunungen aber, oder andere Verrückungen, ist der Berechtigte auf seine Kosten anzulegen, oder zu unterhalten, nicht verbunden.

§. 74. Will der Besitzer des belasteten Grundstücks dergleichen bisher von ihm unterhaltene Anstalten wieder eingehen lassen, so ist der Berechtigte zum Widerspruche dagegen nicht befugt, und muß dennoch die nach § 72 ihm obliegende Verbindlichkeit beobachten.

§. 75. Wenn jedoch der zum Viehtriebe eingeräumte Weg nicht die erforderliche Breite hat (§. 79) und daher von dem Besitzer des belasteten Grundstücks bisher, zur Verhütung des Uebertretens, solche Anstalten unterhalten worden; so ist der Verpflichtete dieselben wider den Willen des Berechtigten eingehen zu lassen, nicht befugt.

§. 76. Ist Jemandem die Durchfahrt durch einen Thorweg verstattet worden; so kann letzterer in der Folge, ohne Einwilligung des Berechtigten, weder verengt, noch erniedriget werden.

§. 77. Die Breite der Fußsteige, Wege und Viehtriebe wird hauptsächlich durch die bei Einräumung des Rechts getroffenen Verabredungen bestimmt.

§. 78. In Ermangelung solcher verabredeten oder in Provinzialgesetzen enthaltenen Bestimmungen, ist die Breite eines Fußsteiges auf drei Fuß, und wenn darauf geritten, oder mit Karren gefahren werden soll, auf vier Fuß zu bestimmen.

§. 79. Auf Wege zum Fahren, ist eine Breite von acht Fuß in der geraden Linie, und von zwölf Fuß in der Biegung; auf Viehtriebe dagegen die doppelte Breite eines Weges zu rechnen.

Dazu:

1) Zum §. 66. Der Gebrauch der Schiebekarre kann nicht als das kleinere im größeren Rechte des Pferdeführens mit enthaltene Recht angesehen werden, da nach §. 91 der Einl. zum A. L. R. und bei Rechten gleicher Art das Recht zum Größeren das Recht zum Geringeren in sich schließt. (Erk. des Geh. Ob. Trib. v. 8. Mai 1847, Rechtsfälle des Ob. Trib. Bd. 1. S. 109.)

2) Zum §. 71. Ein bisher nur zu Ackerfuhren benutzter Weg darf nicht ohne Einwilligung der übrigen Betheiligten zur Abfuhr von Steinen gebraucht werden. (Erk. des Geh. Ob. Trib. v. 10. Juni 1848, Rechtsfälle des Ob. Trib. Bd. 4. S. 164.)

3) Zum §. 79. Die Bestimmung des §. 79 findet keine Anwendung auf Wegegerechtigkeiten, welche durch Verjährung erworben sind. (Erk. des Geh. Ob. Trib. v. 13. Mai 1842, Ulrich und Sommer, Archiv, Bd. 8. S. 481.)

II. Der Code Napoléon enthält über die gesetzlich angeordnete Wegegerechtigkeit (droit de passage) folgende Bestimmungen:

Art. 682. Der Eigenthümer, dessen Grundstücke von andern eingeschlossen sind, und der keinen Ausweg auf eine öffentliche Straße hat, kann zum Behuf der Benutzung seines Grundstücks einen Durchweg über den Grund und Boden seines Nachbarn verlangen; doch nur gegen verhältnißmäßigen Ersatz des Schadens, der daraus erwachsen kann.

Art. 683. Dieser Durchweg muß in der Regel von der Seite genommen werden, wo er von dem eingeschlossenen Grundstücke am Kürzesten zur öffentlichen Straße führt.

Art. 684. Dennoch aber muß er da angewiesen werden, wo er demjenigen, über dessen Grundstück er gestattet wird, am unschädlichsten ist.

Art. 685. Die Klage auf die, für den im 682sten Artikel angeführten Fall, zu leistende Entschädigung ist der Verjährung unterworfen, und der Durchweg muß gestattet werden, wenn gleich die Klage auf Entschädigung nicht mehr Statt hat.

III. Bestimmungen der K. Ministerien in Betreff der Privatwege und Fußsteige.

1) R. des K. Min. d. Inn. u. d. Pol. (Köhler) v. 7. Dez. 1835 an die K. Reg. zu Merseburg. Privat-Eigenthümer, welche die über ihre Grundstücke führenden Privatwege dem Verkehre des Publikums entziehen und hierin durch polizeiliche Festsetzung von Pfandgeldern geschützt zu werden verlangen, sind verpflichtet, zuvörderst den Privatweg als solchen gehörig zu bezeichnen.

Auf den Ber. der K. Reg. v. 1. Aug. c. das Verbot des Befahrens der Privatwege bei Strafe betr., wird derselben eröffnet, daß es, um die zur Sprache gebrachten Unregelmäßigkeiten und Störungen zu verhüten, weniger auf die Festsetzung eines Pfandgeldes, als vielmehr darauf ankommt, daß Jemand nicht in die Verlegenheit gebracht werde, einen Privatweg zu benutzen, den er als solchen nicht erkennen konnte, und sich dadurch der Pfändung ausgesetzt zu sehen. Wer sein Eigenthum nöthigenfalls durch Pfändung schützen will, muß vor allen Dingen zuvörderst Sorge tragen, daß sein Privat-Eigenthum, als solches, Jedem kenntlich werde.

Bei Aeckern, Wiesen und dergl. ist dies natürlich nicht weiter nöthig, bei Wegen aber ist im Allgemeinen nicht erkennbar, ob sie nur für den Privatgebrauch oder für Jedermann bestimmt sind. Wer daher eine Pfändung auf seinen Privatwegen vornehmen, und dabei auf den Schutz der Polizei rechnen will, muß zuvörderst den Privatweg als einen solchen bezeichnen.

Die K. Reg. hat daher bei der beabsichtigten Bekanntmachung über den Betrag der Pfandgelder, mit denen des Min. einverstanden ist, die Eigenthümer der Wege zu belehren, daß die letzteren von den Polizeibehörden nur alsdann festgesetzt werden würden, wenn der Privatweg, dessen Gebrauch zur Pfändung Veranlassung gegeben, als solcher auf eine, von der K. Reg. näher zu bestimmende, gehörig in die Augen fallende Weise bezeichnet gewesen sei. (A. XIX. 1097. — 4. 145.)

2) R. d. K. Min. des Inn. u. d. Pol. (v. Rochow) u. der Fin. (v. Alvensleben) v. 10. Nov. 1837 an die K. Reg. zu Stettin. Die Frage, ob Besitzer von Privatgrundstücken einen darüber führenden Fußweg sperren dürfen, ist als eine privatrechtliche zu behandeln, und es findet dabei ein polizeiliches Einschreiten nur alsdann statt, wenn Störungen der öffentlichen Ruhe und Sicherheit entstehen oder zu besorgen sind.

Der K. Reg. wird hierbei die mittelst Ihres Ber. v. 26. Sept. d. J. eingereichte Protestation des Gutsbesitzes N. und des Schiffskapitains N. zu Stepenitz, gegen die Wegnahme der auf ihren Wiesen aufgestellten die Sperrung des von der Strandstraße nach dem Schifffahrts-Kanal führenden Fußsteiges bezweckenden Warnungstafeln, sowie der mit eingesandte Situationsplan zurückgegeben. In dem zugleich vorgelegten Erlasse an das Domainen-Rentamt hat dieselbe geäußert, daß die Frage, ob die Interessenten den gedachten Fußsteig sperren dürfen als eine reine Privatsache zu behandeln sei, in welche die Polizeibehörde sich nicht zu mischen habe, so lange nicht Störungen der öffentlichen Ruhe und Sicherheit entstehen oder zu besorgen seien. Diese Ansicht kann nur als richtig anerkannt, und zu einem von Polizei wegen aufzustellenden Strafverbote gegen die Benutzung des fraglichen Weges keine Veranlassung gefunden werden.

Die Besorgniß, daß im Falle der Wegnahme der aufgestellten Warnungstafeln der Fußsteig als freigegeben werde angesehen werden, erledigt sich, wenn die Besitzer der Wiesen, durch welche der Weg geht, selbst durch Warnungstafeln die Benutzung desselben bei Vermeidung der Pfändung verbieten; die Bemerkung aber, daß beim Versuch der Pfändung Schlägereien entstehen würden, kann eben so wenig, als die größere Wirksamkeit eines polizeilichen Strafverbotes Anlaß geben, eine Sache, die an sich rein privatrechtlich ist, zur polizeilichen Kognition zu ziehen. Wenn von der K. Reg., in Uebereinstimmung mit der Verf. v. 15. Febr. 1835, bemerkt ist, daß die Polizeibehörde, wenn Störungen der Ruhe und Sicherheit entstehen oder zu besorgen sind, einzuschreiten habe, so kann dies nur auf konkrete Fälle, wo Zusammenläufe und Vorbereitungen zur Widersetzlichkeit gegen die angedrohete Pfändung stattfinden, bezogen werden, nicht aber eine allgemeine Strafbestimmung rechtfertigen, wie solche die betheiligten Wiesenbesitzer wünschen.

Hiernach 2c. 2c. (A. XXI. 1085. — 4. 201.)

3) C. R. des K. Min. des Inn. u. d. Pol. (v. Rochow) v. 30. Sept. 1840 an sämmtl. K. Reg., ausschließlich der Rheinischen, und an das K. Pol. Präsid. in Berlin. Bedingungen des polizeilichen Schutzes der Grundeigenthümer gegen Benutzung der über ihre Grundstücke führenden Privat-Wege Seitens des Publikums.

Nach dem Ber. der K. Reg. v. 12. März d. J. hat zwar die Beschwerde des Oberamtmanns F. zu Dreyleben, wegen verweigerter Sperrung einiger Fußsteige auf der dasigen Feldmark, durch die inzwischen ausgeführte Gemeinheitstheilung ihre Erledigung gefunden. Dieser Fall hat mir jedoch Veranlassung gegeben, die schon öfter angeregte Frage:

ob auf den Antrag des Grundeigenthümers das Betreten eines über dessen Grundstück führenden Privatwegs durch eine Polizeistrafe verboten werden könne?

einer nochmaligen sorgfältigen Erwägung zu unterwerfen, auf deren Grund ich der K. Reg. Folgendes eröffne.

Der Regel nach muß es zwar dem Grundeigenthümer überlassen bleiben, sich gegen Verletzungen seines Rechts nöthigenfalls durch Pfändung zu schützen und nach Befinden die richterliche Hilfe gegen den Störer desselben anzurufen. Strafbefehle des Richters, welche den Schutz gegen künftige Beeinträchtigungen bezwecken: (sogenannte mandata sine clausula) können aber nur gegen die Person eines bestimmten, bereits zur Verantwortung gezogenen Uebertreters gerichtet werden und sind gegen jeden Dritten unwirksam. Ebenso unzureichend ist die richterliche Hülfe hinsichts des Entschädigungspunkts, wenn der Grundeigenthümer zwar durch häufig wiederkehrende Beeinträchtigungen seines Eigenthums Schaden leidet, denselben aber im einzelnen Falle nicht erweislich machen kann. Ein Gleiches gilt in beiden Beziehungen auch von der Pfändung. Wo es also darauf ankommt, das Privateigenthum nicht gegen bestimmte Personen, sondern gegen das ganze Publikum vor Eingriffen zu sichern, sind privatrechtliche Schutzmittel ungenügend und es ist in solchen Fällen das Einschreiten der Polizeigewalt, welche nicht bloß dem Publikum selbst, sondern nöthigenfalls auch den einzelnen Mitgliedern desselben Schutz vor drohenden Beeinträchtigungen gewähren soll (§. 10. Tit. 17. Thl. II. A. L. R.) vollkommen begründet.

Ich halte es daher, in Uebereinstimmung mit der an vielen Orten hergebrachten Observanz, für unbedenklich, wenn ein Grundeigenthümer einen über sein Grundstück führenden Privatweg der Benutzung des Publikums zu entziehen wünscht, und es die obwaltenden örtlichen Verhältnisse räthlich oder nothwendig erscheinen lassen, ihm hierunter polizeilichen Schutz zu gewähren, diesen letzteren in der Art eintreten zu lassen, daß auf seinen Antrag und auf seine Kosten der zu sperrende Weg an den Punkten, wo derselbe mit anderen Wegen in Verbindng steht, von der Polizei-Obrigkeit des Orts vermittelst aufzustellender Warnungstafeln als ein dem Publikum verschlossener bezeichnet und dessen Benutzung bei einer angemessenen, innerhalb der Grenzen des §. 62 Tit. 16. Thl. II. A. L. R. zu bestimmenden Polizeistrafe untersagt werde. Es versteht sich indessen von selbst, daß die Polizei-Obrigkeit diese Maßregel nur bei solchen Wegen oder Fußsteigen treffen darf, welche nach der deßhalb von ihr vorzunehmenden Ermittelung ganz unzweifelhaft die Eigenschaft eines Privatwegs haben, und daß sie also Anträge dieser Art, abgesehen von sonstigen Gründen, schon dann zurückweisen muß, wenn irgend Bedenken darüber entstehen können, ob der zu sperrende Weg oder Fußsteig nicht als ein öffentlicher Weg, d. h. als ein für den Verkehr der Gegend bestimmtes Kommunikationsmittel, in Anspruch zu nehmen sei, so wie andererseits keiner weiteren Ausführung bedarf.

1) daß ein solches Polizeiverbot denjenigen nicht entgegensteht, welche etwa ein besonderes Recht auf die Benutzung des gesperrten Privatwegs (als Servitut ꝛc.) erworben haben möchten;

2) daß die polizeiliche Bestrafung der Uebertreter die Verfolgung der etwanigen Schäden- oder sonstigen Privat-Ansprüche des Grundeigenthümers gegen die ersteren nicht ausschließt.

Unter den vorstehenden Voraussetzungen bedürfen die Orts-Obrigkeiten zur Aufstellung solcher Warnungstafeln keiner besonderen Genehmigung der vorgesetzten Reg., da der darauf befindliche Strafbefehl nicht als eine allgemeine Lokal-Polizeiverordnung, sondern, wie bemerkt, lediglich als eine zu Gunsten eines bestimmten Privateigenthums getroffene Schutzmaßregel anzusehen ist.

Nach diesen Grundsätzen, durch welche sich meine an die K. Reg. erlassene Verf. v. 14. Juni d. J. modifizirt, hat dieselbe in künftigen Fällen zu verfahren.

(Min. Bl. d. inn. Verw. 1840. S. 403. Nr. 701.)

IV. Ueber die Berücksichtigung der erforderlichen Wege und Triften

bei Gemeinheitstheilungen und gutsherrlich bäuerlichen Auseinandersetzungen enthalten die Agrar-Gesetze folgende Vorschriften:

1) Gemeinheitstheilungs-Ordnung v. 7. Juni 1821, §§. 95 und 96.

§. 95. Jedem Theilnehmer müssen zu seinen Grundstücken die erforderlichen Wege und Trifte verschafft werden.

§. 96. Der zu deren neuen Anlage erforderliche Grund und Boden muß von allen Beiheiligten nach Verhältniß ihres Theilnehmungsrechts hergegeben werden und der Beitrag jedes einzelnen wird ihm auf seine Abfindung angerechnet. In eben dem Verhältnisse muß jeder Theilnehmer zur Anfertigung und Unterhaltung beitragen.

Dazu:

R. der K. Min des C. u. des Inn. v. 8. Juni 1842 u. v. 31. Aug. 1842. Die betr. Kosten dieser Art, welche auf Kirchen, Pfarren und Schulen fallen, sind von den Predigern und Schullehrern, als Nießbrauchern der betr. Ländereien, zu tragen und einzufordern. (Min. Bl. d. inn Verw. 1842. S. 226. u. 346.)

2) G. v. 7. Juni 1821 über die Ausführung der Gemeinheitstheilungs-Ordnung, §. 9.:

Die Spezial-Kommissarien müssen nicht nur ihre Vermittelung einlegen, daß die möglichst vollkommensten Plan-Lagen und deren schickliche Verbindung durch Wege und Triften in Vorschlag kommen, die Theilnehmer zu deren gütlicher Annahme vermocht, und die Widersprüche Einzelner, sei es im Wege des Vergleichs oder der Entscheidung, beseitigt werden; sondern sie dürfen auch die hierüber genommenen, zur Vereitelung oder Erschwerung der Zwecke der Auseinandersetzung gereichenden Abreden der Theilnehmer nicht gestatten, müssen vielmehr in dergl. Fällen durch angemessene Bedeutung ein anderes Abkommen zu bewirken suchen, und wenn sie solches nicht erreichen können, darüber zur Entscheidung der Generalkommission berichten.

3) Vergl. §. 171 der Ausführungs-V. v. 20. Juni 1817 und §. 12 der V. v. 30. Juni 1834 wegen des Geschäfts-Betriebes der Auseinandersetzungs-Behörden, in Betreff der auch noch nach der Vollziehung des Rezesses zulässigen Regulirung der von den Nachbarn einander zu verstattenden Wege und Triften.

I.

Alphabetisches Sachregister.

(Die Zahl bedeutet die Seitenzahl.)

A.

B.

C.

F.

G.

L.

M.

N.

O.

P.

R.

S.

T.

U.

V.

W.

Z.

II.

Chronologisches Register.

(Die beigesetzte Zahl bedeutet die Seitenzahl; die mit fetterer Schrift gedruckten Seitenzahlen bezeichnen den Ort, wo eine Verordnung oder ein Rescript sich vollständig abgedruckt findet.)

1574—1800.

1801—1820.

1821.

1822.

1823.

1824.

1825.

1826.

1827.

1828.

1829.

1830.

1831.

1832.

1833.

1834.

1852.

Druck von Robert Nischkowsky in Breslau.

Druck von Robert Nischkowsky in Breslau.

Rönne, Ludwig <<von>>,

Die Verfassung und Verwaltung des Preussischen Staates eine systematisch geordnete Sammlung aller auf dieselben Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der in der Gesetzsammlung für die preußischen Staaten, in den von Kamptzschen Annalen für die innere Staatsverwaltung, und in deren Fortsetzungen durch die Ministerial-Blätter enthaltenen Verordnungen und Reskripte, in ihrem organischen Zusammenhange mit der frü
Bd.: 6,4,2

Breslau 1852